Skrzydlata
POLSKA



SM–1
ŚMIGŁOWIEC
POLSKIEJ
PRODUKCJI

(Patrz str. 8-9)

Nr 22 (256) • 27 MAJA 1956 R • ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR



NA STARCIE

TYLKO miesiąc pozostał nam do otwarcia Szybowcowych Mistrzostw Świata we Francji. Z każdym dniem zainteresowanie tą imprezą rośnie coraz bardziej. Wiemy już kto będzie na Mistrzostwach reprezentował Polskę. Toteż teraz najbardziej interesują nas przeciwnicy polskich szybowników. Lotnicza prasa zagraniczna, jak dotychczas, niewiele przynosi na ten temat wiadomości. Przejrzałem ostatnio skrupulatnie trochę czasopism i coś niecoś wynotowałem. Niektóre państwa ustaliły już bowiem swe reprezentacje.

Kto więc znajdzie się na starcie w St. Yan?

Niemiecką Republikę Federalną reprezentować będą: August Wiethüchter (HKS-1) i Hanna Reitsch („Zugvogel") w jednomiejscówkach, a Ernst Günther Haase na HKS-3 w dwumiejscówkach.

Holandia startuje tylko w klasie szybowców jednomiejscowych (prawdopodobnie „Skylark II" lub III). Piloci — zawodnicy to: W. Toutenhoofd i O. P. Koch.

Szwecja, na skutek trudności finansowych Aeroklubu, wysyła do Francji też tylko dwóch pilotów — Per Axel Persson'a i Irve Silesmo, którzy będą startować w jednomiejscówkach.

Jugosławia ustaliła następujący skład reprezentacji: Bozidar Komac („Kosava") i Maks Arbeiter („Orao II-c") w klasie szybowców jednomiejscowych, Zvonimir Rajn wraz ze Stepanovic'em na dwumiejscowej „Kosavie".

Szwajcaria zgłosiła swój udział też tylko w klasie szybowców jednomiejscowych. Pilotami będą: Hans Nietlispach i Niklaus Dubs.

Czechosłowację, jak się ostatnio dowiedziałem, reprezentować będą: Jaroslav Kumost i Jaroslav Hollan na „Demantach", a Jiri Sebesta (jako pilot) i Mirosław Janek (pasażer) na „Blaniku".

Skład drużyny Francji nie jest jeszcze znany. Nie ulega jednak wątpliwości, że wejdzie do niej mistrz świata z 1954 roku Gerard Pierre. Trzeba na marginesie stwierdzić, że francuscy szybownicy latają przed mistrzostwami z niemałym gazem, czego owocem jest chociażby ostatnio pobicie światowego rekordu Makuli przez Guy Rousselet'a. Anglicy natomiast zapowiadają do St. Yan nowy szybowiec dwumiejscowy T-42, na którym mają startować: świeżo upieczony rekordzista świata Nick Goodhatrt wraz z Frank'em Foster'em.

Tyle na razie wieści z zagranicy.

A nasi reprezentanci startują tymczasem poza konkursem w III Szybowcowych Mistrzostwach Polski, jakie odbywają się obecnie w Jeleniej Górze.

Jak wypadną? Zobaczymy. W każdym razie jest to już ich ostatni trening przed St. Yan.

IKARUS

MIĘDZYNARODOWY DZIEŃ DZIECKA • 1 CZERWCA •

Jesteśmy jeszcze mali i z trudem udało nam się zajrzeć do tego otworu w kadłubie samolotu. Co też tam może być? Jak będziemy grzeczni, tatuś obiecał zabrać nas na prawdziwy lot nad miastem w dzień naszego święta.



Cenna dyskusja w IL

W dniu 18 maja br. odbyło się w Instytucie Lotnictwa w Warszawie zebranie dyskusyjne, zorganizowane przez miejscowy Zarząd Koła Lotniczego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich. Uczestnicy zebrania, wśród których znajdowali się również przedstawiciele władz partyjnych oraz kierownictwo zainteresowanych resortów, wskazali na istotne braki opóźniające właściwy rozwój polskiego lotnictwa.

Z przebiegiem obszernej dyskusji zapoznamy czytelników w następnym numerze „Skrzydlatej".

Dwa nowe rekordy Polski

Adam Witek z pasażerem Tadeuszem Woźnym, obaj z Aeroklubu Wrocławskiego, zaatakowali dnia 9 maja br. krajowy rekord prędkości przelotu docelowego na trasie 100 km w kategorii szybowców dwumiejscowych. Start lotny nad lotniskiem Mały Gądów we Wrocławiu nastąpił o godz. 12.51, a lądowanie na lotnisku Ligota Dolna o godz. 13.49. Tak więc odległość 107,5 km Witek przebył na szybowcu „Bocian" SP-1553 w czasie 58 minut, uzyskując doskonałą **prędkość przelotową 111,2 km/h.**

Wynik pilota wrocławskiego jest lepszy od dotychczasowego rekordu w tej konkurencji o 28,7 km/h i jako taki został zgłoszony do Komisji Sportowej Aeroklubu PRL celem zatwierdzenia.

W tym samym dniu **Tadeusz Góra**, uczestniczący w obozie eliminacyjnym Kadry Narodowej w Jeleniej Górze, wykonał na szybowcu „Jaskółka L" przelot docelowy z Jeleniej Góry do Krakowa (326 km) z średnią **prędkością przelotową 105,5 km/h.** Również i ten wynik pretenduje do zatwierdzenia przez Komisję Sportową Aeroklubu PRL jako nowy rekord prędkości przelotu docelowego na dystansie 300 km w kategorii szybowców jednomiejscowych.

„333"

208 km/h na uwięzi

MIĘDZYNARODOWA Federacja Lotnicza zatwierdziła rekordowy wynik **Raymonda Gibbs'a** (Wielka Brytania) w klasie F-1-b — modele szybkie na uwięzi z napędem mechanicznym.

Jego model wyposażony w silnik Carter Nipper o pojemności 2,41 cm^3 osiągnął dnia 18 grudnia 1955 r. **prędkość 208 km/h.**

FAI zatwierdziła rekordy „Latającego wagonu"

FAI zatwierdziła dwa nowe rekordy światowe w Klasie E — Śmigłowce, ustanowione przez pilotów ZSRR na popularnym „Latającym Wagonie" wyposażonym w dwa wirniki napędzane silnikami ASZ 82-B.

Dnia 17 grudnia 1955 r. piloci Georgij Tiniakow i Jegor Miluticzew ustanowili na lotnisku Tuszyno rekord wysokości lotu z obciążeniem użytecznym 2 000 kG, osiągając **wysokość 5 082 m.**

W tym samym dniu, ci sami piloci ustanowili rekord wysokości z maksymalnym obciążeniem użytecznym osiągając wysokość 2 000 m **z obciążeniem kontrolnym 4 000 kG.**

„333"

Jest już rekord na trójkącie 300

OSTATNI Biuletyn Informacyjny FAI przyniósł oficjalną wiadomość o zatwierdzeniu światowego rekordu prędkości przelotu po trasie trójkąta 300 km w kategorii szybowców jednomiejscowych. Zdobywcą rekordu jest **pilot G. A. J. Goodhart** (Wielka Brytania), który dnia 9 stycznia 1956 r. uzyskał na szybowcu „Hirth L. O. 150" **prędkość przelotową 76,636 km/h.**

Żeby Czytelników nie wprawiała w zdumienie zimowa data wyczynu dodamy, iż Goodhart wykonał swój przelot po trasie: Urinquinty — Yanko — Oaklands — Urinquinty, czyli w... Australii.

Rekord Makuli pobity

ŚWIATOWY rekord prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km, ustanowiony w ubiegłym roku przez Edwarda Makulę w kategorii szybowców jednomiejscowych wynikiem 67,304 km/h został ostatnio pobity przez Francuza **Guy Rousselet'a.** W przelocie po trasie Saint Auban — Beanviers — Embrun — Saint Auban osiągnął on na szybowcu „Breguet — 901" **prędkość przelotową rzędu 77 km/h.**

Wynik Guy Rousselet'a został zgłoszony do zatwierdzenia przez FAI jako nowy rekord światowy.

„333"

Przelot Kumposta na „Demancie"

CZECHOSŁOWACKI pilot szybowcowy Mistrz Sportu Jarosław Kumpost pobił ostatnio krajowy rekord prędkości przelotu docelowego na trasie Vrchlabi — Gottwaldowo, długości ponad 200 km. Uzyskana prędkość wynosi 65,4 km/h. Przelot odbył się na nowym szybowcu „Demant", na którym Kumpost wystąpi w tegorocznych mistrzostwach świata we Francji.

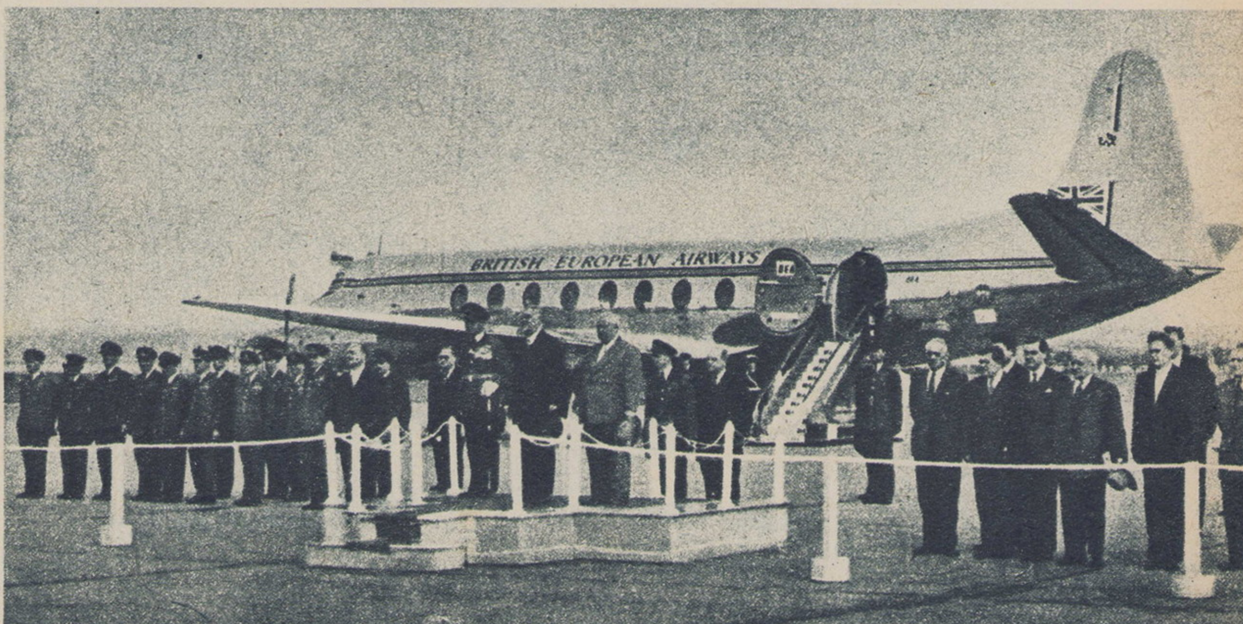
W dniu 18 maja br., po długiej i ciężkiej chorobie, zmarł w wieku 32 lat kapitan Adam Spytek, redaktor gazety Wojsk Lotniczych „Skrzydła Wolności".

Adam Spytek był długoletnim współpracownikiem i korespondentem „Skrzydlatej Polski", zdolnym publicystą i autorem prac książkowych na tematy lotnictwa. Odznaczony był dwukrotnie Srebrnym Krzyżem Zasługi, Brązowym Medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny" i Medalem „10-lecia Polski Ludowej".

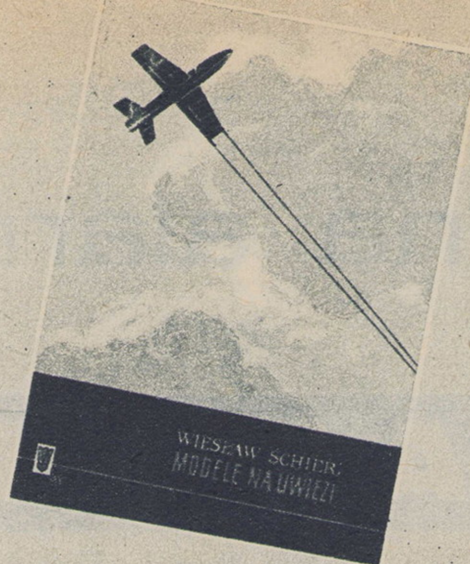
W zmarłym tracimy cenionego, dobrego kolegę i towarzysza pracy dziennikarskiej.

Redakcja „Skrzydlatej Polski"

N. A. Bułganin i N. S. Chruszczow w czasie swej wizyty w Wielkiej Brytanii zwiedzili między innymi bazę lotniczą RAF w Marham. Na zdjęciu — Bułganin i Chruszczow w towarzystwie komendanta bazy Hodges'a w chwilę po przybyciu do Marham samolotem Vickers „Viscount".
Foto: „The Aeroplane"



KILKA UWAG O WYDAWNICTWACH LOTNICZYCH 1955 roku





ROK 1955 dał nam zaledwie 24 nowe lotnicze tytuły książkowe, podczas gdy w r. 1954 było ich 34. Produkcja książki lotniczej spadła więc o 29,5%.

W roku 1955 książki lotnicze były wydawane przez pięć różnych wydawnictw. Głównym wydawcą książek lotniczych było w dalszym ciągu Wydawnictwo MON, które w porównaniu z rokiem 1954 ma na swym koncie o dwie pozycje więcej. Państwowe Wydawnictwo „Iskry" utrzymało się na poziomie roku 1954, wydając w roku 1955 również 6 książek o tematyce lotniczej. W r. 1955 nie notujemy ani jednej pozycji Działu Wydawniczego Zarządu Głównego LPŻ.

Głównym niedostatkiem naszych wydawnictw jest w dalszym ciągu brak jakiegokolwiek organu lotniczego, który by ustalał nasze potrzeby wydawnicze i koordynował akcję wydawniczą pomiędzy wszystkimi wydawnictwami zainteresowanymi tematyką lotniczą. Ukazujące się książki lotnicze są w dalszym ciągu często jedynie dziełem przypadku i nie wynikają z jakiejś przemyślanej akcji, opartej na najpilniejszych potrzebach rynku. Dziwne, ale dzieje się to w kraju, w którym planowanie jest podstawą wszystkich gałęzi gospodarki narodowej. Sprawa ta nie może być regulowana przez Centralny Urząd Wydawniczy, który wobec braku specjalistów z dziedziny lotniczej nie zna potrzeb rynku lotniczego i nie czuje braków w tym względzie.

Brak organu koordynującego jest powodem np. tego, że Państwowe Wydawnictwa Naukowe wydały w r. 1955 dwa tomy skryptów Kazimierza Głębickiego pt. „Wyposażenie samolotu", część I i II, o nakładzie 800 egzemplarzy. Bardzo wartościowe prace Głębickiego znikły natychmiast z rynku. Nie pomyślano tu ani o wydaniu tych prac w jakiejś lepszej, a nie skryptowej postaci, ani też o tym, aby jednocześnie zapewnić je następnym rocznikom studentów i wielu innym odbiorcom zatrudnionym w naszym przemyśle, komunikacji i sporcie lotniczym.

Państwowe Wydawnictwo Literatury Dziecięcej „Nasza Księgarnia" myśli chyba, że książki dla dzieci o samolotach, spadochronach i latawcach są w Polsce Ludowej zakazane. Od wielu już lat polskie dzieci nie mają na ten temat żadnej nowości.

Wydawnictwo MON wydało w r. 1955 tłumaczenie radzieckiego podręcznika O. Gajewskiego pt. „Tiechnologia izgotowlenija awjacjonnych modieliej". Polska edycja tej książki otrzymała tytuł „Modelarstwo lotnicze". Zmiana tytułu jest zupełnie nieuzasadniona. Po pierwsze dlatego, że nie odpowiada treści książki, a po wtóre, że już w r. 1927 Wojciech Woyna napisał podręcznik o identycznym tytule. Czyżby wydawcy o tym nie wiedzieli?

Wydawnictwa Komunikacyjne opracowały ostatnio książkę Władysława Janicy i Antoniego Mańkowskiego pt. „Starty szybowców". Jest to dobry i pożyteczny podręcznik, który zainteresuje wszystkich szybowników i wielu modelarzy. Ale cóż? Centralny Urząd Wydawniczy nie ma widać żadnego wyczucia co do potrzeb rynku lotniczego, gdyż wbrew opinii Wydawnictw Komunikacyjnych zdecydował wydanie tej książki w śmiesznie małym nakładzie 1000 egzemplarzy. Na taki nakład książki szkoda jest pracy autorów, korektorów i drukarzy.

Jeden z autorów złożył w Wydawnictwach Komunikacyjnych konspekt książki pt. „Latawce" w dniu 18 lutego br., a umowę przedłożono do podpisania dopiero w dniu 2 maja tego roku. A więc przygotowanie umowy trwało w Wydawnictwach Komunikacyjnych dwa i pół miesiąca, i to wtedy kiedy autor chcąc przyspieszyć sprawę sam dostarczył ocenę konspektu z Zarządu Głównego LPŻ i Zarządu Lotnictwa Cywilnego, przeprowadzając również rozmowy z Ministerstwem Oświaty. Umowę przygotowywano dwa i pół miesiąca, a na pisanie dziesięciu arkuszy wydawniczych książki wyznaczono autorowi okres sześciu miesięcy. Przyzwoity stosunek. Prawda?

Stanisław Strumph-Wojtkiewicz opracował jeszcze przed kilku laty interesującą książkę lotniczą pt. „Most". Jedna z trzech części tej pracy dotyczy zrzutów spadochronowych w kraju podczas hitlerowskiej okupacji i tak zwanej akcji „most", polegającej na łączności powietrznej utrzymywanej przez polskie i angielskie jednostki lotnicze z oddziałami walczącymi w kraju. Książka ta omawia również zrzuty dokonywane w Polsce przez lotnictwo radzieckie. Jest już czas na to, aby Wydawnictwo MON wydało tę ciekawą pracę.

Wydawnictwo „Iskry" powinno przyspieszyć zamierzone wydanie książek Janusza Meissnera pt.: „Żądło Genowefy" i „L jak Lucy", a także młodzieżową książkę lotniczą Marii Kann pt. „Góra czterech wiatrów".

„Dywizjon 303" Arkadego Fidlera powinien być rychło wznowiony, aby dać możność poznania szerszym kręgom społeczeństwa tych naszych znakomitych tradycji lotniczych, o jakich mówił premier Cyrankiewicz w swoim ekspose na ostatniej sesji Sejmu.

Przy okazji warto byłoby zastanowić się nad sprawą recenzji dotyczących nowowydawanych książek i podręczników. Jak dotychczas, recenzje pisze zaledwie kilku „etatowych" autorów. Opracowywanie recenzji nie jest rzeczą łatwą. Wymaga bardzo dokładnej znajomości tematu i nader wnikliwego przestudiowania pracy, o jakiej wydaje się publiczną ocenę. Sumienne przygotowanie recenzji wiąże się z dużą pracochłonnością, toteż wynagrodzanie tego rodzaju pracy jak zwykłej „wierszówki" nie wpływa mobilizująco na wiele osób, które być może jedynie z tego powodu nie podejmują krytycznej oceny nowych wydawnictw. W sposób szczególny odczuwa się brak dobrych recenzji na temat lotniczych książek beletrystycznych.

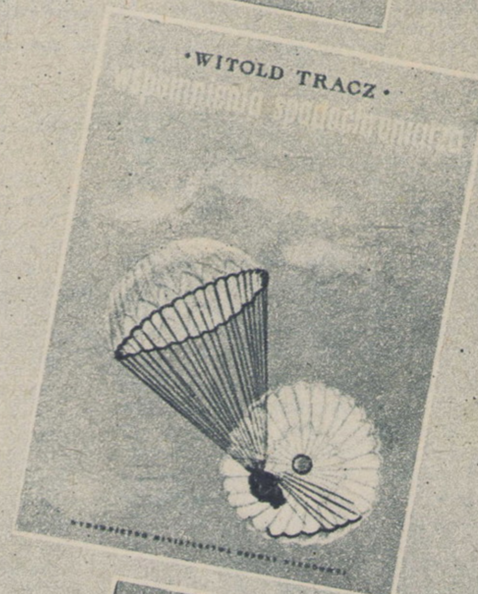
Nie spotykamy, niestety, wśród recenzentów takich nazwisk, jak Bohdan Arct, Jerzy R. Konieczny, Maria Kann czy Rościsław Aleksandrowicz.

Państwowe Wydawnictwa Naukowe wydają corocznie kilka skryptów dla potrzeb studiującej młodzieży. Skrypty te mają często charakter dzieł technicznych i naukowych, które interesują niewątpliwie wiele osób spoza grona studentów. Niestety, na temat tych skryptów nie spotykamy żadnych ocen w prasie lotniczej. W tym względzie wydaje się być słuszne, aby Redakcja „Skrzydlatej Polski" zwróciła się do P. W. N. o nadsyłanie lotniczych nowości wydawniczych, które posłużyłyby do opracowywania recenzji na łamach tego pisma.

W roku 1954 wyszło tłumaczenie radzieckiej książki pt. „10 modeli". W numerze 22 „Skrzydlatej Polski" z tegoż roku ukazała się bardzo krytyczna recenzja o tym wydawnictwie. Obecnie „Nasza Księgarnia" wznowiła tę książkę i z prawdziwą przyjemnością stwierdzić należy, że prawie wszystkie niedostatki wytknięte w recenzji zostały usunięte w nowym nakładzie.

ROMUALD FLACH







Bijemy na alarm

WYPADKI!

JERZY STAROŃ i JERZY ZARĘBSKI

ZAMIAST tradycyjnego, oklepanego wstępu do artykułu — pozwólcie, Czytelnicy, że podamy parę alarmujących cyfr. One lepiej oddadzą powagę sytuacji, jaka datuje się od początku bieżącego roku na lotniskach naszych aeroklubów. Otóż w czasie od 1 stycznia do 30 kwietnia br. zaistniało ogółem ni mniej ni więcej tylko 21 różnego rodzaju wypadków lotniczych. Przy rozbiciu ich na poszczególne dyscypliny sportu lotniczego okaże się, że wypadków samolotowych było 8, szybowcowych — 11 i spadochronowych — 2. W liczbie tej mieszczą się 3 przypadki jaskrawego naruszenia dyscypliny.

Ażeby dane powyższe nabrały właściwszej jeszcze wymowy, należy tu podać cyfry ilustrujące ilość wypadków, jakie miały miejsce na terenie aeroklubów w analogicznym okresie roku ubiegłego. Oto w r. 1955 w czasie od 1 stycznia do 30 kwietnia wypadków samolotowych było 5, szybowcowych — 2, a spadochronowych — nie było wcale. A więc — stosunek ilościowy wynosi jak 7 do 21. Sytuacja w tym roku, jak widać, jest 3 razy gorsza niż w roku ubiegłym.

Należy z pełną odpowiedzialnością za słowo i jednocześnie uczuciem najwyższego zaniepokojenia stwierdzić: **z bezpieczeństwem latania w klubach jest bardzo źle!**

W dniu 5 maja br. w siedzibie Aeroklubu Warszawskiego zwołana została nadzwyczajna odprawa, w celu zastanowienia się nad przyczynami wypadków, a sięgając głębiej — nad powodami rażącego pogorszenia się dyscypliny w klubach, zwiększenia się chuligaństwa, niedbalstwa i łamania przepisów bezpieczeństwa lotu. Na odprawę wezwani zostali przez Zarząd Główny LPŻ — kierownicy aeroklubów, kierownicy wyszkolenia i techniczni ze wszystkich jednostek organizacyjnych. Z ust tych ludzi dowiedzieliśmy się rzeczy bardzo smutnych, świadczących już nie o przeciętnych przejawach zluźnienia dyscypliny i zwiększenia niebezpieczeństwa w wykonywanych lotach i skokach, ale wprost o symptomach anarchii i kompletnego lekceważenia przepisów.

Trzeba to sobie od razu jasno powiedzieć: w tym roku śmierć jest towarzyszem każdego niemal dnia lotnego w naszych aeroklubach. Stoi ona jak cień za coraz większą ilością pilotów, nie zadowalając się tymi słabiej wyszkolonymi, ale zaglądając w oczy starym asom, doświadczonym przecież instruktorom.

Oto parę przykładów:

30 kwietnia w rejonie Aeroklubu Stalinogrodzkiego runął na ziemię samolot tegoż klubu, rozbijając się doszczętnie i grzebiąc w płomieniach instruktora i ucznia. Instruktora nadbiegający ludzie zdołali wyciągnąć ze szczątków maszyny. Doznał on wstrząsu mózgu, połamania rąk i nóg, ale — będzie żył. Ucznia — już nie zdołano uratować. W jakich okolicznościach nastąpił wypadek? Z relacji kierownika aeroklubu dowiedzieliśmy się, że instruktor Jęczmyk, z uczniem na pokładzie samolotu, oddalił się samowolnie ze strefy i pozwolił sobie na wykonywanie akrobacji nad domem kuzynki, powodując rozbicie maszyny.

Kim jest ten instruktor? Opinia o nim, zasłyszana od kierownictwa klubu, nie jest bynajmniej zła. Przeciwnie, jest dobra: pracowity, doświadczony (600 godz. wylatanych), technika pilotażu — bez zastrzeżeń, był kilkakrotnie nagradzany i obdarzany pochwałami. Jak to się mogło stać, że człowiek ten mógł naruszyć dyscyplinę w powietrzu i że odważył się — ni stąd ni zowąd — dokonać „wyczynu", który pociągnął za sobą śmierć człowieka?

„Nie wiedzieliśmy o tym — co się obecnie wydało — że przed śmiertelnym wypadkiem instruktor Jęczmyk TRZYKROTNIE oddalał się ze strefy i krążył nad domem owej kuzynki" — powiedział kierownik klubu. „Niestety, trzeba go określić jako chuligana zamaskowanego, najgorszego typu, którego nie rozpoznaliśmy wcześniej" — to dalsze słowa relacjonującego.

Jeden z dyskutantów, w związku z tym wypadkiem, ostro skrytykował brak barografów na samolotach używanych do lotów szkolnych. Wskutek braku barografu bowiem nie można było skontrolować trasy lotów wykonywanych przez instruktora Jęczmyka. Nie można mu było już za pierwszym razem udowodnić przekroczenia przepisów lotu. Brak barografów — to wobec tego niedbalstwo, i to grubego kalibru. Ale czyje? Czy tylko aeroklubu?

Zbyt powierzchowna obserwacja pracy i zachowania się instruktora przez kierownictwo klubu — to dziś fakt oczywisty. Ale faktem i to niezbitym, jest to, że w monstrualnej pogoni za wykonaniem planu kierownictwo to nie jest w stanie ostro widzieć szeregu czynników, które niezbędne są dla zachowania bezpieczeństwa lotu. Można by wobec tego zapytać: sport — dla planu, czy plan — dla sportu? Ośmielamy się podpisać pod tym drugim.

Inny wypadek, tym razem spadochronowy. Data: 26 kwietnia, miejsce — nad lotniskiem Aeroklubu Wrocławskiego. Z kabiny samolotu wyszedł na płat skoczek (Łoza) mający wykonać skok z 800 metrów. Gdy pilot uchwycił linkę automatu — w momencie tym skoczkowi otworzył się na płacie spadochron. Czasza wypełniła się powietrzem za samolotem, a linki unieruchomiły stery. Samolot zaczął spadać. Skoczek skoczył, ale zatrzymał się pod statecznikiem, nie mogąc odciąć linek.

Dzięki przytomności pilota wypadek nie skończył się gorzej, a tylko rozbiciem samolotu w ostrym zetknięciu z ziemią i poturbowaniem pilota. Skoczek doznał lekkich tylko obrażeń.

Co było bezpośrednią przyczyną wypadku? Dlaczego nastąpiło przedwczesne otwarcie spadochronu? Wszystko wskazuje na to, że wyzwolenie spadochronu wywołane zostało wskutek zaczepienia uchwytu o wystającą z kadłuba samolotu dźwignię steru głębokości, podczas gdy skoczek gotował się do opuszczenia płata. Wniosek: należało te dźwignie zabezpieczyć osłonami, żeby uniknąć zaczepienia. Tylko dlaczego nie pomyślano o tym wcześniej? (Nasz osobisty wniosek jest trochę inny, ogólniejszy: nie mamy w Polsce, po jedenastu latach niepodległego bytu, odpowiedniego samolotu do wywożenia skoczków. Nie „odkryliśmy Ameryki" stwierdzając to, zgoda, bo my **w ogóle** nie mamy żadnego porządnego, nowoczesnego samolotu krajowej produkcji, nie mówiąc o takim do wywożenia skoczków...).

I znów — oczywiście można zapisać: brak przezorności, bo nie osłonięto dźwigni. Ale jednocześnie człowiek myśli w głębi ducha: jacy my zawstydzająco ubodzy! Tylko myśli, bo na odprawie nikt o tym głośno nie mówił.

Przykładem braku zachowania elementarnych zasad dyscypliny startowej był wypadek w Aeroklubie Robotniczym. Oblatywano samoloty przed skokami spadochronowymi. Na starcie zapuszczano silnik jednego z samolotów. W międzyczasie przygotowywano do lotu drugi samolot. Nie ustawiono go jednak zgodnie z obowiązującym porządkiem startowym obok pierwszego, lecz za nim. Pilot nie zajął miejsca w kabinie, a manipulował dźwignią gazu stojąc na skrzydle (prawym). Co gorsze, silnik uruchamiano bez podstawek pod kołami.

Skutki tej niesłychanej bezmyślności nie dały na siebie długo czekać. Samolot stojący z tyłu ruszył nagle do przodu (silnik pracował na pełnych obrotach), przewracając mechanika. Noga stojącego na skrzydle pilota uwięzła w luku. Sytuacja katastrofalna. Dzięki przytomności umysłu, mechanik szybko poderwał się z ziemi i chwycił za skrzydło, starając się skierować samolot w bok. Udało mu się to jednak jedynie w części. Samolot swym drugim skrzydłem zawadził o statecznik pierwszej maszyny. Uszkodzono m. in. keson i lotkę. Czy możemy być zadowoleni, że takie zakończenie miała cała historia? Oczywiście, mogło być dużo gorzej. Nazwiska pilotów Szabłowskiego i Gołębiewskiego, którzy są winni wypadku — mówią same za siebie. To nie są piloci początkujący. Na marginesie warto dodać, że w Aeroklubie Robotniczym nieco na opak rozumieją tzw. „kult jednostki" Tak bowiem niektórzy członkowie aeroklubu nazywają zwrócenie im uwagi, że nie wolno pozostawiać na lotnisku po zakończeniu lotów jakichś narzędzi lub przyrządów używanych na starcie.

Niespotykany wypadek zdarzył się na Żarze w czasie startu na „Salamandrze", pilotowanej przez Tadeusza Popiela. Przy linach znajdowały się po trzy osoby. Po oderwaniu się szybowca od ziemi, nieoczekiwanie znalazła się w zasięgu jego skrzydeł jedna z uczennic naciągających linę — Grześkowiak. Pilot leciał na wysokości ok. 1,5 m nad ziemią (jak twierdzi kierownik szkoły — A Brzuska, a więc niżej niż normalnie). Uczennicy nikt nie zdążył ostrzec. Została uderzona skrzydłem w czoło. Nastąpiło pęknięcie podstawy czaszki.

A kto tutaj jest winien? Pilot? Jeżeli leciał za nisko czy można to nazwać chuligaństwem? A może kierownik lotów lub... nieostrożność uczennicy spowodowała te straszne konsekwencje?

Już w czasie pisania artykułu dotarła do nas nowa tragiczna wiadomość. Oto doskonały instruktor, pilot szybowcowy i samolotowy, zdolny i znany ze zdyscyplinowania — Władysław Oleksiewicz — spadł z samolotem na ulice Świdnicy, ponosząc śmierć na miejscu. Przyczyny wypadku jeszcze nie ustalono.

Które to już z kolei młode życie przecina nagle śmierć?! Ile mamy kalek? Wartość zniszczonego w tym roku sprzętu przewyższa już sumę półtora miliona złotych! Gdzie tkwią przyczyny zła?! W jaki sposób przerwać to pasmo nieszczęść?

Narada, niestety, nie dała na te pytania jasnych odpowiedzi. Należałoby się także zastanowić czy forma „dyskusji" na naradzie była słuszna, czy stosowanie nadal tego sposobu omawiania wypadków przyniesie korzystne rezultaty.

Narada, a raczej jej kierownictwo sugerowało, że źródłem ostatnich wypadków jest obniżenie się dyscypliny w aeroklubach. Racja ta jest niezaprzeczalna. Ale w takim razie z czego wynika brak dyscypliny? Wydaje się, że to jedno stwierdzenie przesłoniłoby nam całą prawdę. Bądźmy zatem szczerzy i nie oszukujmy się. Przecież tu chodzi o życie człowieka!

Przyczyn wypadków jest wiele. Nie będziemy też usiłowali dać na ich usunięcie jakiejś gotowej recepty. Byłoby to niemożliwością. Zdaniem naszym należałoby jednak pomyśleć o innych czynnikach, których wpływ na istniejący stan jest bezsprzeczny.

Znane są fakty komenderowania, tłumienia krytyki i braku zaufania ze strony kierownictwa aeroklubów i szkół w stosunku do instruktorów i pilotów, co ujemnie odbija się na częstokroć zdrowej inicjatywie tych ostatnich; zanika ich indywidualność. Szaleńcza pogoń za bezwzględnym wykonaniem planów w warunkach obiektywnych (niezależnych od aeroklubów), sprzyjających wypadkom jak: nieodpowiednie lotnisko, brak lub przeciążenie pracą sprzętu. Niskie uposażenie mechaników wpływające na mniejsze zainteresowanie wykonywanymi obowiązkami. Nieznajomość pilotów przez ich przełożonych na skutek braku charakterystyk tych pilotów, które powinno się prowadzić w przeciągu całego okresu szkolenia. (Charakterystyki nie mogą oczywiście dotyczyć jedynie postępów w szkoleniu — jak w ogromnej większości dzieje się to dotychczas — ale także zachowania się na starcie, ścisłości wykonania zadań oraz innvch czynników, na podstawie których można byłoby stworzyć właściwą ocenę każdego pilota). Rzeczą godną uwagi jest też sprawa poziomu wyszkolenia, zwłaszcza młodych pilotów i instruktorów. Może należałoby wprowadzić jakieś innowacje do programów, zmienić ich formę (?). Trzeba przy tym pamiętać, że dopóki istnieją przepisy lotnicze, dopóty każdy przejaw ich łamania musi być ostro napiętnowany.

Oto niektóre uwagi jakie nasuwają się po ostatniej naradzie na temat wypadków lotniczych, uwagi, które nie są „przepisem lekarskim". Faktycznemu istnieniu powyższych dolegliwości w sporcie lotniczym nie można jednak zaprzeczyć. Powodują one specyficzną i nie zachęcającą do pracy atmosferę w ośrodkach lotniczych. Obowiązkiem wszystkich, którym bliskie jest nasze lotnictwo, jest śmiałe szukanie istotnych i prawdziwych niedomagań niosących kalectwo lub śmierć. ŻYCIE — TO NAJCENNIEJSZY SKARB — NIKT GO NIE ZWRÓCI. PRACUJMY ZATEM TAK, ABY GO NIE UTRACIĆ. WSZYSCY! OD NAJNIŻSZEGO DO NAJWYŻSZEGO „SZCZEBLA".

Startuje LIS-03

Napisał: Bogusław Kitzman (3) Ilustrował: Janusz Grabiański

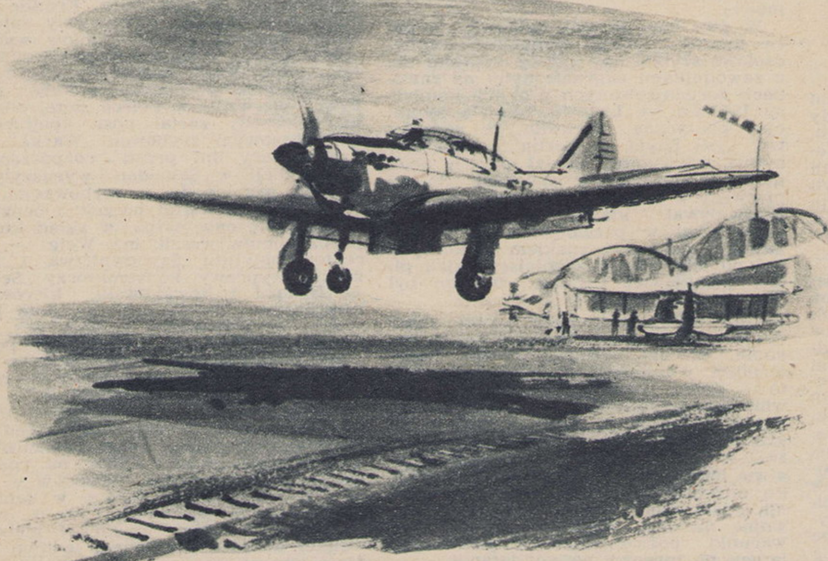
WIESZCZ Juliusz byłby zawiedziony. Za to posiada dosadność powiedzeń, koncepty zawiesiste i tłuste — jak olej silnikowy i jak ten olej brudne; obrazkowe określenia i bezcenne skróty zdań, bez których omawianie pewnych problemów nowoczesnego lotnictwa stałoby się bardzo utrudnione. Oczywiście są wśród inżynierów i mechaników tacy, których słownictwo jest niczym nie zbrukane, dystyngowane. Zawsze ich podziwiam.

„Piątka" nie jest „moim" samolotem, tylko Jurka. Do niego też należy decyzja i zaplanowanie ponownego lotu na „bazę".

Samoloty dzielimy na „swoje" i „cudze". Dział nasz pracuje zasadniczo wspólnie całym zespołem, ale poszczególne prototypy otrzymują swego inżyniera prowadzącego próby, zwanego — jakże prozaicznie! — referentem samolotu. W ten sposób unika się bałaganu, gdzie wszyscy robiliby wszystko bez jakiejkolwiek myśli przewodniej i pracowaliby jak samochodowy silnik mordowany nie tylko na pełnym gazie ale i na luzie, w miejscu.

Próby „Piątki" prowadzi czyli „referuje" właśnie Jurek, ten sam Jurek z Goleszowa, zapalony motocyklista, właściciel „Victorii" 350, „amatorskiej maszyny". Od czasów goleszowskich Jurek zrobił duże postępy w pilotażu, gorliwie też trenuje w aeroklubie, ale jednocześnie uporał się ze studiami, co jest już nie lada wyczynem. Trudna to rzecz — godzić studia z lataniem! Tę melancholijną uwagę dyktuje mi własne doświadczenie.

Jurek ma jakieś swoje sposoby na rozciąganie zbyt krótkiej doby, bo także obecnie godzi razem pracę, trening w aeroklubie, dalszą naukę



i, last not least, nieustanne remonty postarzałej już „Victorii". Starcza mu czasu jeszcze na inne sprawy, o czym świadczą otrzymywane z miasta telefony. Podnosząc słuchawkę człowiek nie wie, na co się naraża.

— Jak mogłeś powiedzieć, że mnie nie ma — irytował się kiedyś. — Byłeś podobno w konserwatorium, a słuchu ci nie wyrobili!

Tajemnica polega na tym, że dla różnych zapytujących o Jurka głosów trzeba mieć w pogotowiu rozmaite odpowiedzi. Sopran piskliwy dowiadywał się nieodmiennie, że Jurek wyjechał w dłuższą podróż służbową i nie wiadomo, niestety, kiedy wróci. Mezzosopran był szczęśliwszy, odkładaliśmy go nieraz tylko na kilka dni. Gdy zaś Jurka prosił głęboki, melodyjny alt — a — to inna sprawa. Raz nawiązanej łączności nie wolno było tracić, wołało się natychmiast Jurka, zawracało się go nawet z drogi do głównego gmachu. Jedynie gdy już był w powietrzu, nie dawało się go sprowadzić, bo przecież nikt nie ośmielał się strzelać zielonej rakiety dla powodów, jak sądziliśmy, błahych. Tak sądziliśmy. Są jednak znaki na ziemi i na niebie, że nasz dzielny kolega steruje z całą powagą i przejęciem do z góry wiadomego portu, niby żeglarz przyciągany altowym głosem swej Syreny z telefonu. Pytanie, czy wszystkie Syreny, te mityczne i te współczesne, wabią na jednakowe wody? W każdym razie niedaleki jest ten czas, kiedy Jurek będzie „wołał" prowadzić dziecinny wózek niż aeroklubowy samolot.

Próby „Piątki", pamiętam, zaczęliśmy na wiosnę, gdzieś pod koniec kwietnia. Zakończenie ich zbiegło się akurat z terminem „czynów lipcowych", podejmowanych przez załogę. „Czyny" takie zdziałały więcej dobrego, niż się niejednemu „wykazowiczowi" wydaje.

Nasza Stacja również wzięła udział w tej akcji i to, jak zwykle, wcale nie na szarym końcu. Na specjalnym zebraniu, poświęconym „czynowi lipcowemu", zainstalowano mikrofony Polskiego Radia, byli też operatorzy Filmu Polskiego, nie mówiąc już o wszędobylskich dziennikarzach. Wszystko odbywało się uroczyściej, niż co roku, bo to właśnie nasza instytucja wzywała, jako jedna z pierwszych, do lipcowego czynu. Chodziło teraz o to, aby przedstawiciele poszczególnych działów zgłaszali zobowiązania z mównicy, w świetle reflektorów i przed „peszącą", lśniącą kulką mikrofonu. Koalicja prasowo-radiowo-filmowa zaproponowała, żeby nie robili tego kierownicy; właśnie „doły", a nie „góra" mają mieć dzisiaj inicjatywę. W naszym dziale wybór padł na mnie.

— Bogusław, ty jako głos dołów będziesz niezrównamy — fałszywie zachwycali się koledzy, a każdy drżał, żeby nie wybrano jego. Wiadomo, że łatwiej jest znieść dziesięć pętli zewnętrznych, niż dziesięć minut publicznego wystąpienia. Właśnie o tej prawdzie miałem niedługo przekonać się na własnej skórze.

Na mównicy, przed pełną salą, znieruchomiałem. Sparaliżowało mnie zupełnie. Tragedia nieśmiałego. W głowie zamęt, brzęczy tylko, jak natrętna mucha, ostatnia uwaga jednego z pracowników:

„Walcie prosto z mostu i tak, wiecie, żeby zdynamizować".

Takie cenne rady niebardzo pomagają przemawiać. Co tu robić?

Na szczęście ostatnią rzeczą, która ucieka z głowy współczesnego człowieka, są frazesy, ukute i niezmienne zwroty, spotykane codziennie w radio i prasie. I one, te tylekroć wyśmiewane a niedoceniane, wyświechtane frazesy przyszły mi w porę z pomocą w owej krytycznej sytuacji. Usłyszałem własny głos płynący jakby z oddali, obco brzmiący i niepewny. Toteż sąd kolegów wypadł surowo.

— Dawno nie słyszeliśmy tak nudnego ględzenia.

— Przecież mówiłem do radia.

— Nie wykręcaj się, nawet przez radio takiej drętwej gadaniny nie nadają. Potrenuj machanie ręką, a dorównasz samemu M.

Porównanie złośliwe, wszyscy znają M. — mówcę — gestykulatora, jako plagę zebrań i postrach przewodniczących. Ku przerażeniu całej sali M. staje na mównicy i przez godzinę potrafi recytować oklepane, wszystkim dobrze znane frazesidła, a zatrzymać go niesposób, bo wprawdzie płacze się w miejscu, ale z „ram tematu" nie wychodzi. Macha przy tym rytmicznie ręką. Z głębi sali wygląda wtedy tak, jakby pompował tę wodę, którą zalewa sennych słuchaczy.

Tak więc pierwszy publiczny występ niebardzo mi się powiódł. Na przyszłość Stacja musi postarać się o lepszego Demostenesa.

★

Praca nasza płynęła dwoma nurtami, jednym bardziej naukowym, a drugim — zbliżonym do codziennej rutyny eksploatacyjnej. Obydwa nurty płynęły równolegle, ale jeszcze częściej łączyły się z sobą tak ściśle, że nie można było się połapać, gdzie kończą się sprawy eksploatacji, a gdzie zaczyna nauka przez wielkie N. Dostrzegało się po prostu tylko pracę, odpowiedzialną, ważną, jak to w lotnictwie, a przede wszystkim, co też lotnictwa jest cechą, ogromnie pilną.

Niedawno, na przykład, jeden z inżynierów, młodzieniec czterdziestoparoletni z dużym doświadczeniem krajowym i zagranicznym, przed- i powojennym, tak gorliwie przykładał się do prób najnowszego prototypu, że prawie nie zauważył, jak z jego wysiłków powstała cenna praca naukowa. Zdziwił się, gdy nazwano to co zrobił nauką, tak samo był zdumiony molierowski pan Jourain, kiedy dowiedział się, że to co mówi — jest prozą. Nasz spec obruszył się nawet z rozbrajającą skromnością:

— Jeśli ja jestem naukowcem, to wszyscy naukowcy są blagierami...

Jeszcze raz potwierdziło się, że prawdziwe wartościowe rezultaty osiągają ludzie skromni, a nie krzykliwi efekciarze.

Próby w locie nie polegają bynajmniej tylko na oblatywaniu coraz to nowych prototypów. Czasami trzeba jeszcze raz dokładnie zbadać jakąś właściwość samolotu produkowanego seryjnie, a nieraz przedmiotem prób staje się jakiś skromny na pozór i nieważny agregat, czasem zaś zespół urządzeń tworzących razem jakąś instalację. Powoli, rok za rokiem, nie tylko narastało doświadczenie, ale i gromadziły się wspomnienia. Pamięć jest jak biblioteka — do miłych, dobrych książek sięga się często jak do wspomnień przyjemnych. Któż jednak chciałby pamiętać o chwilach przykrych? Kto lubi odczytywać książki nudne na nowo?

Tak, na przykład, miło wspominam próby pewnej instalacji hydraulicznej, próby mniej interesujące z punktu widzenia technicznego, ale nie pozbawione swojego rodzaju zalet. Rozpoczęliśmy je na początku wiosny. Słońce grzało już porządnie, na ziemi robiło się ciepło, ale na wysokości dwóch do trzech tysięcy metrów panował kilkustopniowy mróz, a silne wiatry przyganiały nad lotnisko coraz to nowe chmury.

Właśnie tego nam było potrzeba. Im gorsza pogoda, tym lepiej. Badaną instalację zamontowano na naszym „latającym laboratorium", starym, wysłużonym grzmocie, który mimo bogatej przeszłości trzymał się jeszcze krzepko i przechodził zwycięsko wszelkie okresowe przeglądy techniczne.

„Latające laboratorium" unosiło nas obu, Andrzeja i mnie, do strefy wymarzonej pogody, czyli w obszar mrozu, chmur, gradobicia i wszystkiego najgorszego. Samolot przebija ciągle nowe chmury, w kabinie robi się raz ciemno, raz jasno, a od czasu do czasu biało, wtedy obkleja nas gęsta wata, giną w niej lotki i końce skrzydeł. W takich chwilach spojrzenie Andrzeja automatycznie kieruje się na sztuczny horyzont. Bladożółta sylwetka samolotu stoi równo i nieruchomo tuż ponad poziomą kreską horyzontu. Wznosimy się spokojnie, bez żadnych zwisów i zmian kierunku — w coraz to piękniejszą... niepogodę.

Nadchodzi wreszcie czas wypróbowania nowej instalacji. Wyciągam i wciskam na przemian rączkę o kolorowym uchwycie. Działa od razu, wyjątkowo dobrze. Do lekkiego zapachu spalin, który pojawił się w locie wznoszącym, miesza się inny zapach, nieobcy wcale załodze latającego laboratorium.

— Bogusław, to wódka! — ożywia się nagle Andrzej. — Naprawdę! — słyszę jego wzruszony szept.

Pociągam nosem, ale jeszcze nie dowierzam naszemu szczęściu. Wciskam więc energicznie kilka razy czarodziejską rączkę. Efekt natychmiastowy. Zażywamy wódczanych inhalacji. Nasi dzielni chemicy napełnili zbiorniczek instalacji nie żadnym denaturatem, czy innym skażonym paskudztwem, ale najprawdziwszą w świecie wódą. W kabinie robi się jakoś świątecznie i radośnie.

— Wydaje mi się, że jestem gdzieś na imieninach — zwierza się Andrzej.

Program lotu wykonujemy ze zdwojoną gorliwością. Lecimy przez plątaninę mniej i więcej postrzępionych chmur wiosennych. Obok nas sunie przez chmury ciemnoszary samolot, leci bardzo blisko, za chwilę przetnie nam drogę! Nie grozi jednak żadne zderzenie. Tęczowa obręcz okalająca ciemny kształt samolotu dowodzi, że to tylko „halo", nowy figiel optyki, zjawisko wywołane cieniem i rozszczepieniem promieni słonecznych w kropelkach wody.

Było to pożegnanie z chmurami, zadanie lotu wykonane, trzeba więc lądować. Za kilka minut koła latającego laboratorium „muskają lekko murawę lotniska" — (gdzieś czytałem podobny opis), tyko że muśnięcie takie zwaliłoby z nóg Herkulesa!

KONIEC



Start pil. Mynarskiego na szybowcu PWS-101 w międzynarodowych zawodach szybowcowych na Wasserkuppe (Niemcy) w 1938 roku.

PRZED ST. YAN

MIĘDZYNARODOWE IMPREZY SZYBOWCOWE

IDEA międzynarodowych zawodów szybowcowych jest prawie tak stara jak sam sport szybowcowy, a każde takie spotkanie nie tylko znakomicie pobudza współzawodnictwo sportowe ale i wskazuje nowe drogi wyczynu i popularyzuje jego rozwój w całym świecie. Jednym z pierwszych takich milowych kroków szybownictwa były

ZAWODY SZYBOWCOWE NA GÓRZE KLEMENTIJEWA (KRYM, ZSRR)

w r. 1925, w których prócz zawodników radzieckich wzięli udział piloci kilku innych państw europejskich. W tym pionierskim okresie żaglowania nad zboczem maksymalne wyniki zawodów krymskich — czas lotu 12,07 godz., wysokość 336 m ponad start, a przede wszystkim udany przelot 24,4 km — były osiągnięciami na miarę światową i wywołały ogromne wrażenie na gościach zagranicznych. Warto przypomnieć, że w wielu państwach, m. in. w Polsce, szybownictwo w tym czasie nie wyszło jeszcze poza ramy paruminutowych lotów.

Później, w latach trzydziestych kilkakrotnie doszło do spotkań szybowników z okazji kongresów międzynarodowej organizacji szybowcowej szybownictwa ISTUS — w Budapeszcie w r. 1936, w Salzburgu w r. 1937 i we Lwowie w r. 1939. Choć wyniki tych imprez — głównie z powodu niekorzystnej pogody — stały znacznie niżej od ówczesnego poziomu światowych osiągnięć w szybownictwie, przyczyniły się one do nawiązania międzynarodowych kontaktów sportowych i wymiany doświadczeń. Rok 1936 przyniósł pierwszą próbe

WŁĄCZENIA SZYBOWNICTWA DO PROGRAMU OLIMPIADY.

Równolegle z igrzyskami olimpijskimi w Berlinie rozegrane zostały zawody szybowcowe z udziałem pilotów Austrii, Jugosławii, Niemiec, Szwajcarii, Węgier i Włoch. W konkursie akrobacji zwyciężyli Niemcy. Najlepszy wyczyn zawodów — przelot docelowy 326 km — stał się udziałem pilota węgierskiego Rottera na szybowcu „Nemere“ własnej konstrukcji (rozpiętość 20 m).

Myśl przeprowadzenia prawdziwej olimpiady szybowcowej kontynuowana była w toku przygotowań do igrzysk olimpijskich, które miały się odbyć w r. 1940 w Helsinkach. Wszyscy zawodnicy startować mieli na jednolitym sprzęcie. Dla wyłonienia szybowca olimpijskiego przeprowadzono w r. 1938 w Rzymie specjalny konkurs techniczny, w którym m. in. wystąpiła Polska. Szybowiec „Orlik III“ konstrukcji inż. Kocjana był bez wątpienia jedną z najciekawszych maszyn konkursu, jednak ilościowa przewaga głosów niemieckich i włoskich sprawiła, że ostatecznie wytypowany został niemiecki szybowiec „Meise“ (nazwany później „Olimpią“). Szybowce tego typu zostały później w znacznej mierze rozpowszechnione w całym świecie.

Olimpiada w Helsinkach nie doszła do skutku, a w latach powojennych inicjatywa włączenia szybownictwa do olimpiady nie została urzeczywistniona. Dziś przeważa pogląd, że specyfika współzawodnictwa sportowego w wyczynie szybowcowym jest zbyt trudna do pogodzenia z zasadami regulaminów olimpijskich.

UDZIAŁ SZYBOWNIKÓW POLSKICH W IMPREZACH MIĘDZYNARODOWYCH

datuje się od światowego zlotu harcerzy na Węgrzech w r. 1934, gdzie wystąpiła ekipa polskich harcerzy-szybowników. Wprawdzie charakter uczestnictwa szybowników w zlocie był raczej pokazowy niż zawodniczy, ale wobec olbrzymiego napływu młodzieży z całego świata posiadał on bardzo duże znaczenie propagandowe. Niemały rozgłos uzyskał wówczas osobliwy wyczyn pilota Kazimierza Kuli, który wykonał dłuższy lot żaglowy na małej wysokości nad Budapesztem (prawdopodobnie z wykorzystaniem prądów zboczowych), a następnie wylądował przymusowo na jednym z placów węgierskiej stolicy, budząc zrozumiałą sensację. Warto dodać, że Kula wykonał swój lot na prototypie szybowca „Komar“ (konstr. Kocjana). Szybowiec ten nie posiadał hamulców aerodynamicznych i lądowanie na nim wśród wielkomiejskiego ruchu, bez uszkodzenia, musiało być niezwykle trudne.

Prawdziwe sukcesy sportowe odnieśli zawodnicy polscy w r. 1937 w międzynarodowych zawodach szybowcowych na górze Wasserkuppe (Niemcy). W zawodach tych brało udział 40 pilotów z 6 państw, co — łącznie z poziomem wyników — pozwala imprezę tę uważać za najpoważniejszą z międzynarodowych spotkań szybowcowych przed wojną. W bardzo trudnym współzawodnictwie piloci nasi ustalili tam m. in. dwa najlepsze wyczyny zawodów — przelot docelowy 351 km (Piotr Mynarski, szyb. PWS-101 konstr. inż. Czerwińskiego) oraz wysokość 3295 m (Zbigniew Żabski, szyb. CW-5, również inż. Czerwińskiego), dystansując nawet najgroźniejszych konkurentów niemieckich i to na ich własnym terenie. Wasserkuppe jest szybowiskiem górskim, toteż stosowano tam start z liny gumowej.

W dwa lata później, zaledwie na parę miesięcy przed wybuchem wojny, czołowi szybownicy polscy spotkali się z zawodnikami zagranicznymi na zawodach zorganizowanych z okazji kongresu ISTUS-a we Lwowie. Napięta sytuacja polityczna sprawiła, że państwa tzw. „osi Rzym — Berlin“ demonstracyjnie wstrzymały udział swoich delegatów w zjeździe i w zawodach. Po raz pierwszy w świecie regulamin zawodów przewidywał klasyfikację prędkości przelotowej w przelotach docelowych. Zawody stały pod znakiem niekorzystnej pogody. Pierwsze miejsca zajęli piloci Pienkiewicz i Góra, trzecim był Węgier Szokolay.

Lata wojny przyniosły ogólne zahamowanie rozwoju szybownictwa w Europie. Później czasowa utrata niezależności politycznej Niemiec wyłączyła to — przed wojną przodujące w szybownictwie — państwo na szereg lat z udziału w rozwoju szybownictwa. Całkowicie zniszczone zostało szybownictwo w Polsce, jednak w nowym państwie ludowym poczęło się bardzo szybko odradzać. Również w Czechosłowacji, gdzie sport szybowcowy stał przed wojną na dość niskim poziomie, nowe warunki pozwoliły już w pierwszych latach na masowy rozwój latania.

Nowy układ sił sugerował konieczność wznowienia międzynarodowych kontaktów sportowych. Tym razem z inicjatywą wystąpił aeroklub szwajcarski, organizując w r. 1947 pamiętny

MIĘDZYNARODOWY TYDZIEŃ SZYBOWCOWY W SAMEDAN.

Udział w tych zawodach wzięli — prócz Szwajcarów — zawodnicy Anglii, Czechosłowacji, Egiptu, Francji, Polski i Szwecji. Na starcie stanęło ogółem 20 pilotów z 7 państw.



Przed startem w Samedan. Od lewej — Władysław Janica, Adam Zientek i inż. Józef Niespał.

Przygotowanie i wyjazd ekipy polskiej do Szwajcarii był wielką i śmiałą improwizacją. Zadecydowano zgłosić do udziału w zawodach prototyp szybowca „Sęp“ znajdujący się w budowie. Przydatność tej maszyny do tego rodzaju konkurencji była wielką niewiadomą, a krótki termin jaki dzielił wykończenie szybowca od daty wyjazdu, z góry przekreślał możliwość wlatania się w nowy typ. Krótkie eliminacje w Bielsku wytypowały zawodników spośród garstki pilotów wyczynowych, jaką wówczas dysponowaliśmy. Jako pilot „Sępa“ zgłoszony został autor niniejszej pracy. Borys Puzej, zdobywca pierwszej w Polsce złotej odznaki, zgłoszony został poza konkursem na zapasowym szybowcu „Ważka“.

Na cztery dni przed rozpoczęciem konkurencji w Samedan wyruszyły z Bielska samochody z szybowcami. W ciężarówkach, wśród beczek z benzyną mieściła się cała ekipa, w skład której prócz pilotów weszli: inż. Weigl — dyrektor Instytutu Szybownictwa i kierownik wyprawy, konstruktorzy „Sępa“ — Niespał i Nowakowski, kierownik techniczny Janica, oraz — jako kierowcy — Wymazała i Dziergas. Na przeciąg trzech dób samochody pozostały mieszkaniem ekipy, wiozącej ze sobą nie tylko benzynę ale i żywność na drogę w obydwie strony!

Specyfika latania alpejskiego, obca dla wszystkich zawodników zagranicznych (z wyjątkiem może Francuzów), wywarła zasadniczy wpływ na rodzaj konkurencji i przebieg zawodów w Samedan. Lotnisko, położone w samym sercu Alp na wysokości 1800 m, mieściło się na dnie wąskiej i głęboko wciętej doliny i przylegało jednym bokiem wprost do bardzo stromego zbocza o wysokości prawie 1000 m. Wszędzie naokoło — góry i lodowce o wysokości 3000 — 4000 m. Zupełną nowością było wprowadzenie do zawodów startu za wyciągarką. Po odczepieniu na wysokości 200—300 m szybowce zdobywały dalszą wysokość w locie termicznym nad nasłonecznionym zboczem.

Z perspektywy dzisiejszej procedury przygotowań do zawodów dość osobliwie wygląda fakt, że prototyp „Sępa“ pierwsze swe loty za wyciągarką wykonał dopiero w ramach zawodów — w Samedan. Na przeprowadzenie prób w kraju brakło już czasu...

Wszystkie konkurencje w liczbie siedmiu rozegrane zostały w lotach miejscowych, okrężnych i docelowo-powrotnych, z lądowaniem na lotnisku (lądowanie przygodne w tamtejszym terenie wprost trudno sobie wyobrazić). Punkty kontrolne trasy rozmieszczone były na okolicznych szczytach.

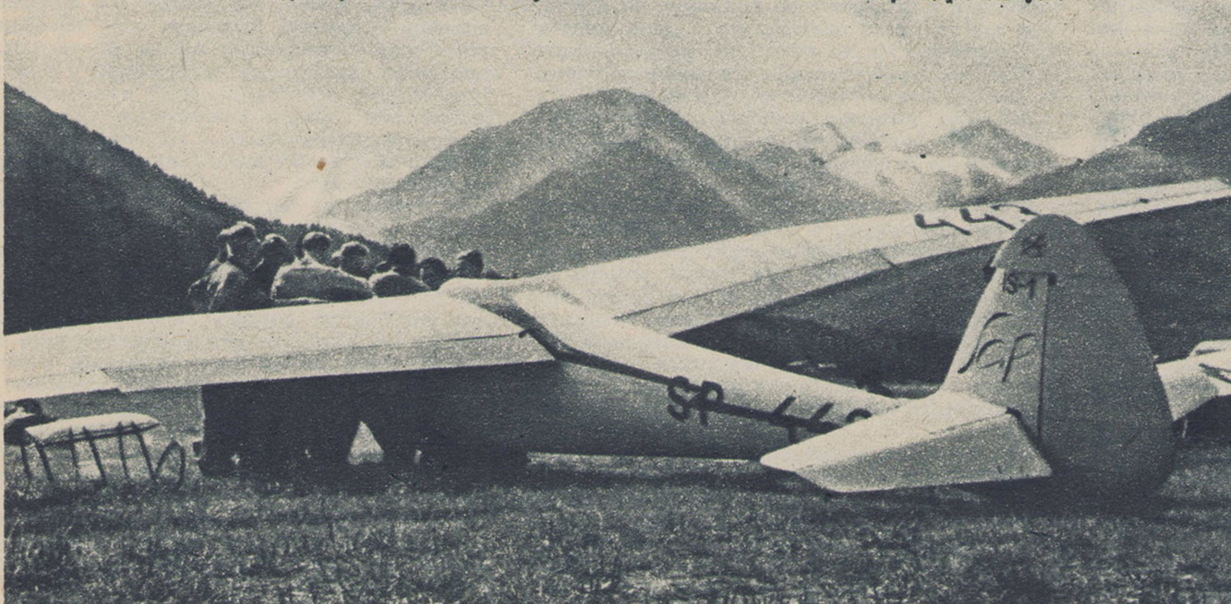
Po raz pierwszy w dziejach szybownictwa wprowadzone zostało w Samedan kontrolowanie czasu wykonania zadania na linii startu lotnego, będącej zarazem linią mety. Taśma wyłożona była na jednym ze szczytów i nalot na nią wykonano na wysokości kilku do kilkunastu metrów, dzięki czemu przelot zaczynał się i kończył na wysokości równej (co jest prawie nieosiągalne w tego rodzaju konkurencjach na terenie płaskim). Można powiedzieć, że zawody w Samedan w r. 1947 dały początek współczesnym konkurencjom szybkościowym w lotach okrężnych.

Ciekawym eksperymentem była nadprogramowa konkurencja wyścigu szybowców na krótkiej trasie docelowo-powrotnej, przy czym start lotny tj. nalot na taśmę odbył się dla wszystkich szybowców jednocześnie (o umówionej porze, po wyłożeniu znaku), podobnie jak w wyścigach kolarskich. W konkurencji tej pierwszy do mety przybył „Sęp“, bijąc o kilka długości szwajcarskiego leadera zawodów, Maurera na „Mosweyu“.

ADAM ZIENTEK

(cdn.)

Polski „Sęp“ był w Samedan stałym ośrodkiem zainteresowania ekip zagranicznych.



KBL–12

Jugosławia

W ostatnim czasie daje się zauważyć w Jugosławii wzmożony ruch konstrukcyjny. Powstaje cały szereg nowych prototypów, których twórcami są młodzi konstruktorzy zrzeszeni w rozmaitych związkach i ligach lotniczych na terenie całego kraju. Budowane są przeważnie samoloty sportowe, szkolno-treningowe i turystyczne. Między innymi powstało kilka projektów lekkich samolotów z napędem odrzutowym (silniki importowane z Francji). Przedstawicielem tej grupy jest ciekawy projekt lekkiego sportowo-ćwiczebnego samolotu odrzutowego konstrukcji inż. inż. Mariana Slanowca i Bojana Joweca z LZS (Letalska Zveza Slovenij). Samolot ten jest obecnie w budowie w zakładach Letov w Lublianie. Pierwszy lot prototypu nastąpi już w tym roku. Ze względu na ciąg silnika, ciężar, wymiary zewnętrzne i osiągi można zaliczyć nowy samolot do tej samej klasy co angielski „SK-1" (patrz SP 1/56). Konstruktorzy położyli nacisk na dokładne opracowanie aerodynamiczne (co pozwoliło uzyskać dobre własności lotne), a także na dogodne warunki obsługi i użytkowania.

„KBL-12" jest jednosilnikowym, dwumiejscowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej.

Skrzydło konstrukcji metalowej z pracującym pokryciem ma obrys trapezowy, odznacza się brakiem skosu i wzniosu. Profil skrzydła — laminarny, z rodziny NACA 65. Na krawędzi spływu skrzydła między lotkami i kadłubem zabudowane są klapy do lądowania uruchamiane elektrycznie.

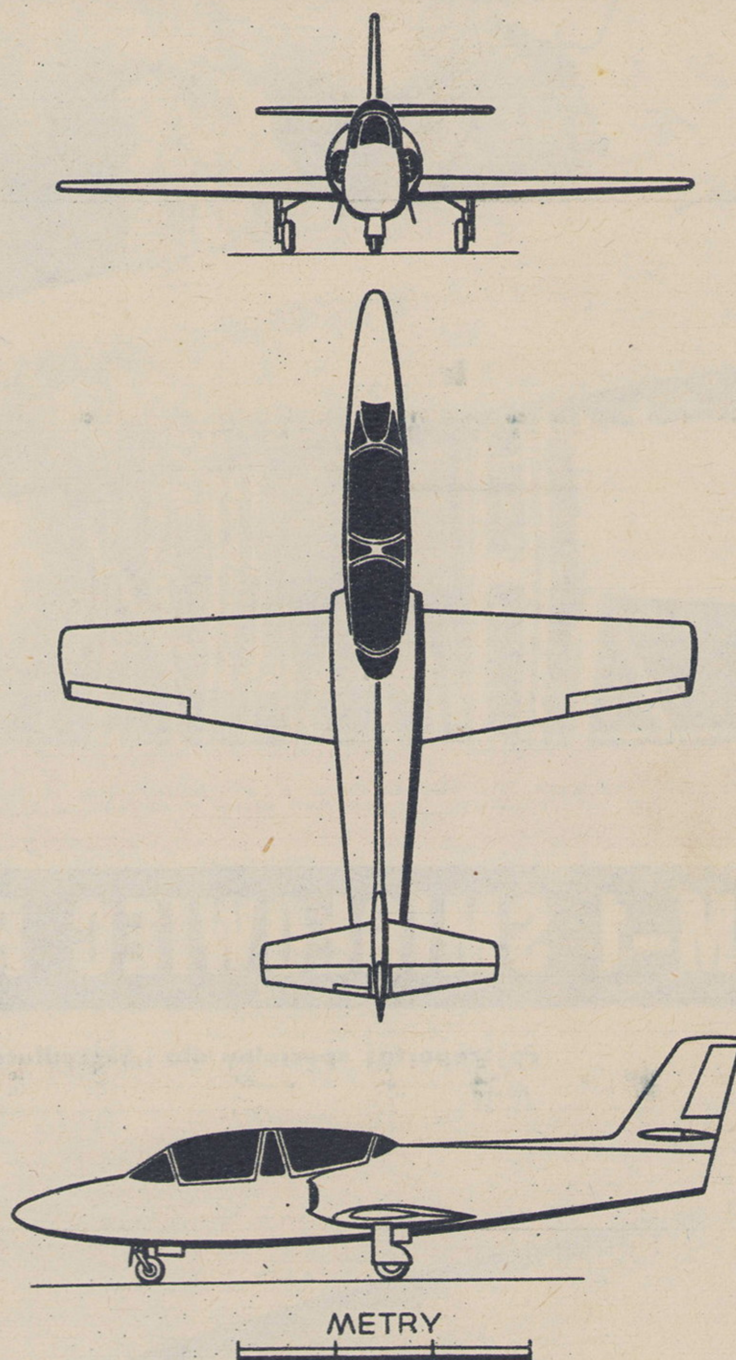
Kadłub konstrukcji skorupowej zbudowany jest z drewna i metalu, przy czym zastosowano tu klejenie — klejami ze sztucznych żywic. Przekrój kadłuba owalny w przedniej części i okrągły w tylnej. W przedniej części kadłuba mieści się kabina załogi z dwoma miejscami jedno za drugim (tandem). Oba miejsca są wyposażone w organa sterowania (dwuster). Osłona kabiny, o dobrej widoczności, jest wykonana ze szkła organicznego.

W tylnej części kadłuba mieści się lekki silnik odrzutowy Turboméca „Pallas" o ciągu statycznym 150 kG. Wloty powietrza do silnika umieszczone są po obu stronach kadłuba, tuż przed krawędzią natarcia. Wylot silnika — na samym końcu kadłuba.

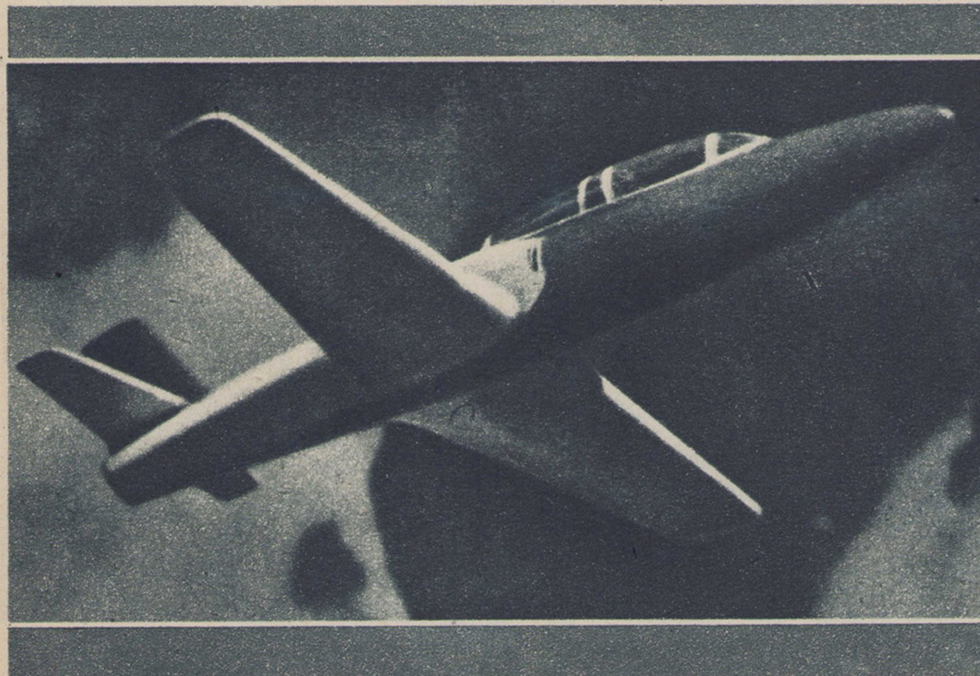
Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym. Usterzenie kierunku odznacza się niewielkim skosem do tyłu. Statecznik pionowy przechodzi nad kadłubem w niewielką płetwę grzbietową. Usterzenie wysokości osadzone jest u nasady statecznika pionowego. Ster wysokości — wyposażony w klapkę wyważającą uruchamianą elektrycznie z kabiny załogi.

Podwozie — trójkołowe z kołem przednim, całkowicie chowane w locie. Podwozie główne chowa się w skrzydła, a przednie — w kadłub. Chowanie i wysuwanie podwozia może się odbywać elektrycznie lub mechanicznie. Rozstaw między kołami podwozia głównego wynosi 1,8 m, a odstęp między przednim i głównym podwoziem — 2,5 m.

Inż. J. S.



Rysował TADEUSZ PSZENICKI



DANE TECHNICZNE:

Wymiary:

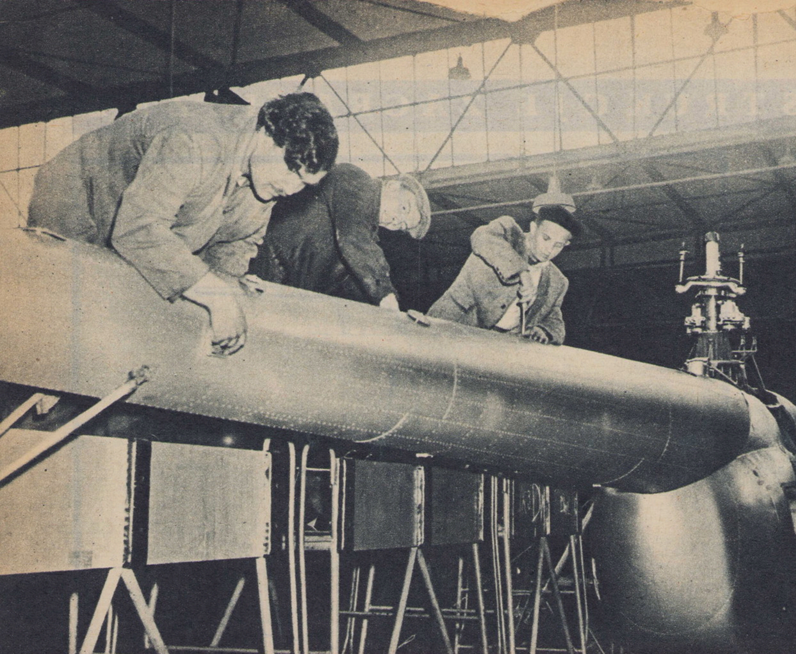
Rozpiętość	—	6,50 m
Długość	—	7,50 m
Wysokość	—	2,45 m
Powierzchnia nośna	—	7,00 m²
Wydłużenie	—	6

Ciężary:

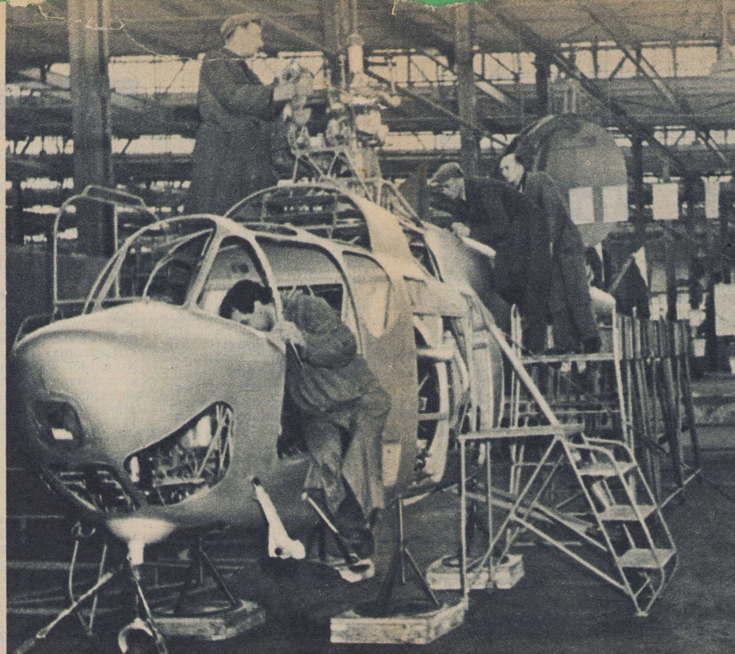
Ciężar w locie	—	700 kG
Obciążenie powierzchni	—	100 kG/m²
Obciążenie ciągu	—	4,66 kG/kG

Osiągi:

Prędkość maksymalna (na wys. 0 m)		510 km/h
Prędkość przelotowa (na wys. 0 m)		450 km/h
Prędkość lądowania	—	105 km/h
Prędkość wznoszenia przy ziemi	—	10 m/sek
Zasięg (na wys. 3 000 m)	—	450 km
Zasięg (na wys. 6 000 m)	—	670 km



Belkę ogonową śmigłowca SM-1 stanowi stożkowa rura półskorupowa z wręgami i podłużnicami. Wewnątrz belki przechodzi wał napędowy śmigła ogonowego. Na zdjęciu: montaż belki.



Wnętrze hali produkcyjnej, w której odbywa się montaż pierwszych śmigłowców SM-1. Niektóre szczegóły montażu ilustrują także zdjęcia zamieszczone po prawej stronie u dołu.

SM-1 ŚMIGŁOWIEC POLSKIEJ PRODUKCJI

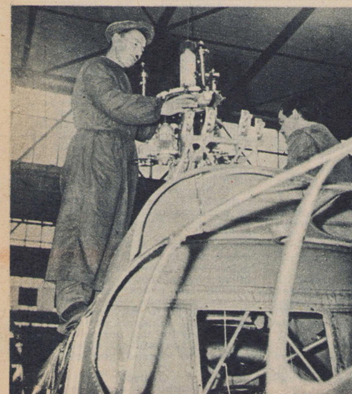
Fotoreportaż specjalny dla „Skrzydlatej Polski" – Józefa Ziółkowskiego



SM-1 takie oznaczenie nosi śmigłowiec, który w najbliższym czasie produkowany będzie seryjnie w naszych zakładach na podstawie dokumentacji radzieckiej. Twórcą tego śmigłowca noszącego oznaczenie Mi-1 T, jest czołowy radziecki konstruktor śmigłowców, dr Michał Mill.

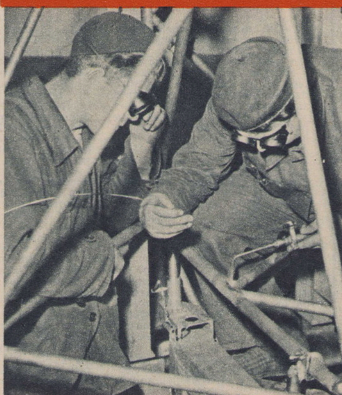
SM-1 zabiera trzy osoby (pilot i dwóch pasażerów), osiąga prędkość lotu do 200 km/h, pułap do 5 000 m, przy czym czas wznoszenia się na tę wysokość wynosi około 10 minut. Zasięg — około 400 km. Szczegółowy opis jednej z wersji śmigłowca Mi-1 zamieściliśmy w „Skrzydlatej" Nr 11 z br.

Śmigłowiec SM-1 będzie budowany w kilku wersjach, m. in. sanitarnej i rolniczej, jak również w ewentualnych celach eksportowych.



Montaż tarczy sterującej, za pomocą której odbywa się sterowanie kąta nastawienia łopat wirnika nośnego.

Przy śmigłowcu wzorcowym Mi-1 T, którego polski odpowiednik nosi nazwę SM-1. Drugi od lewej — Główny Konstruktor zakładów mgr inż. Jerzy Tyrcha w otoczeniu współpracowników (od prawej): mgr inż. Zbigniewa Olewicza, inż. Janusza Lempke i ob. Kubika.



Spawanie kratownicy kadłuba właściwego, na której zostanie następnie osadzona zewnętrzna blaszana obudowa.



Za kabiną załogi, odgrodzona przegrodą ogniową, mieści się w kadłubie komora silnikowa, łatwo dostępna po zdjęciu osłon bocznych.



SPOTKANIE

z pilotem polarnym

FANTASTYCZNE! Bardzo ciekawe! Fascynujące! — tak określali opowieść inżyniera Jana Nagórskiego wszyscy uczestnicy tego rzeczywiście interesującego spotkania z pierwszym pilotem arktycznym.

Prasa i film poświęcają dzisiaj wiele miejsca problemom naukowym dotyczącym badań niedostępnej przez wiele setek lat Arktyki i Bieguna Północnego. Wszyscy dzisiaj dużo wiemy o wyprawach polarnych organizowanych w ostatnich latach, o pływających na krach stacjach meteorologicznych, o osiągnięciach w tej dziedzinie — zwłaszcza Związku Radzieckiego, którego naukowcy dali największy wkład do wiedzy o tej części Ziemi, która znajduje się za kręgiem polarnym. Badacze dysponują dzisiaj wspaniałym wyposażeniem, najrozmaitszymi przyrządami, doskonałymi urządzeniami technicznymi.

Na podium stoi wysoki człowiek o przerzedzonych włosach, prostej postawie i szerokich ramionach, liczący sobie „na oko" 60 kilka lat. To bohater spotkania. On w zupełnie innych warunkach wybierał się 42 lata temu na podbój Arktyki. Jako pierwszy wtargnął do niej samolotem. Zdobył ją. Udowodnił, że jedynie drogą powietrzną, właśnie samolotem, możliwe jest dotarcie do krainy wiecznych śniegów i lodów. On dokonał przełomu, dzięki któremu dzisiejsze ekspedycje polarne święcą triumfy naukowe, zapoczątkował „ekspansję lotniczą" na północ. Następne loty odbywały się w oparciu o jego pierwsze doświadczenia. Już wkrótce zapoznamy naszych Czytelników z jego bogatymi przeżyciami na łamach „Skrzydlatej".

Star.

KLUB MIĘDZYNARODOWEJ PRASY I KSIĄŻKI

zaprasza na

SPOTKANIE

z

Inż. Janem NAGÓRSKIM

n. t.

„PIERWSZE LOTY NAD ARKTYKĄ w 1914 r."

Sala Klubu MPiK
Nowy Świat 15/17

Dn. 11 maja 1956 r.
godzina 19.00

Honorowa odznaka „za 1000000 km lotu"

PREZYDIUM Rządu podjęło uchwałę w sprawie ustanowienia odznaki honorowej członka personelu pokładowego Polskich Linii Lotniczych „Lot" — „Za 1 000 000 km lotu".

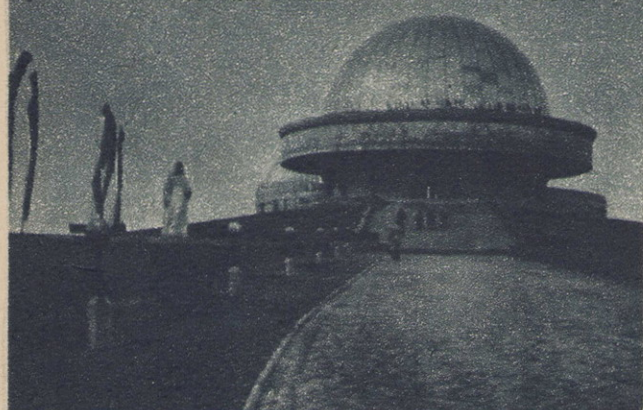
Uchwała stwierdza, że odznakę nadaje się członkom personelu pokładowego PLL „Lot", którzy pełnili na statku powietrznym tego przedsiębiorstwa czynności członka załogi podczas lotów o ogólnej długości 1 000 000 km, wykazując całkowitą sprawność zawodową, opanowanie potrzebnej wiedzy i wzorową dyscyplinę w pracy. Za każdy następny 1 000 000 km lotów przyznaje się odznakę ponownie. Odznakę nadaje Minister Transportu Drogowego i Lotniczego.

Wyróżnionym odznaką przyznaje się szereg przywilejów, jak np. pierwszeństwo w awansie i świadczeniach socjalnych.

Astronauci Śląska rozpoczynają działalność

ŚLĄSKI Oddział Wojewódzki Polskiego Towarzystwa Astronautycznego powstał w Stalinogrodzie w marcu br. W ciągu dwóch miesięcy swego istnienia oddział rozwinął ożywioną działalność i zorganizował kilka odczytów naukowych wygłoszonych na 4 zebraniach towarzystwa w Stalinogrodzie i w Gliwicach, jak również 14 prelekcji opracowanych dla Towarzystwa Wiedzy Powszechnej i wygłoszonych w Stalinogrodzie, Gliwicach, Siemianowicach, Nowym Bytomiu, Sosnowcu oraz innych miejscowościach województwa.

Z ciekawszych tematów należy wymienić referat o konferencji międzynarodowej w Freudenstadt z lutego br. oraz o zagadnieniach astrobiologii. Śląski Oddział PTA zorganizował własną bibliotekę fachową i zamierza przygotować wystawę astronautyczną w Planetarium Śląskim w Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie. (w)


Planetarium Śląskie w Chorzowie podczas zwiedzania go przez uczestników XXI OZML. Foto: SP-W

ŻYCIE AEROKLUBÓW

W RELACJI NASZYCH KORESPONDENTÓW

DALSZE MAJOWE PRZELOTY

(Meldunki telefoniczne)

W poprzednim numerze podaliśmy przeloty szybowcowe wykonane przez naszych pilotów w ciągu dwóch dni (6 i 8.V.). Do „rachunku" z 6 maja trzeba jeszcze dodać przeloty docelowo-powrotne Gorzelaka na „Jaskółce" i Kochanowskiego na „Bocianie" na trasie Wrocław — Leszno — Wrocław (172 km).

Dzień 9 maja przyniósł dalsze cztery przeloty. Wykonali je: Świergała („Mucha") na trasie Bielsko—Dynów (230 km), Winczo („Jaskółka") — Bielsko — Husaków k/Przemyśla (290 km), Makowska („Mucha") — Gliwice — Pobiednik (110 km) i Ziomek („Mucha") — Pobiednik—Pilzno (80 km).

Cztery trójkąty 100 km na trasie Warszawa — Kołbiel—Tłuszcz—Warszawa, to plon pilotów Aeroklubu Warszawskiego w dniu 10 maja. Wykonali je: Wodzyński na „Jaskółce", uzyskując prędkość 50 km/h, Makaruk na „Bocianie" — 49,1 km/h, Majewska na „Jaskółce" — 53,15 km/h i Gądek na „Musze" — 37,8 km/h.

Największą ilość pilotów ściągnęły na start warunki panujące w dniu 12 maja. Trójkąty na trasie Ostrów—Stawiszyn — Witoszyce — Ostrów o obwodzie 105 km wykonali: dwukrotnie Śmigiel (na „Jaskółce") z prędkością 60 km/h i 67,10 km/h, Kurpiela (na „Jaskółce") — 66,3 km/h oraz Szymczak (na „Bocianie") — 63,9 km/h.

Trasę trójkątną 101 km — Masłów — Kije — Małgoszcz — Masłów przebyli piloci Aeroklubu Kieleckiego: Cetner — z prędkością 46 km/h i Batóg — z prędkością 42,5 km/h.

Dalsze w tym dniu przeloty — to docelowo-powrotne na trasie Wrocław—Leszno—Wrocław wykonane przez Skałackiego, Witka i Kochanowskiego oraz docelowy na trasie Wrocław—Prudnik, wykonany przez Didyka i otwarty — Warszawa — Świdnik, wykonany przez Majewską.

Nasz majowy przegląd kończymy na razie dniem 13-go, w którym to Ziemiński wykonał trójkąt 100 km na trasie Warszawa—Tłuszcz—Kołbiel—Warszawa z prędkością 75,3 km/h, Wojtecki — przelot docelowo-powrotny — Masłów — Warszawa — Masłów. Przelot na tej samej trasie planował również Cetner, ale pogarszające się warunki zmusiły go do lądowania w Warszawie.

N. i P.

Szybowcowe przeloty poznaniaków

(Telefonem z Poznania)

W dniach 11 i 12 maja piloci szybowcowi Aeroklubu Poznańskiego uzyskali następujące wyniki:

W pięciu wykonanych w tych dniach przelotach po trasie trójkąta 100 km najlepszą prędkość — 78,3 km/h osiągnął Rajmund Jakub. Franciszek Niechwiejczyk wykonał przelot otwarty do Krakowa długości 344 km. Również przelot otwarty na trasie Kobylnica — Strzemieszyce k/Dąbrowy Górniczej — 286 km, wykonał Ryszard Gintrowski. Józef Misiek przebył trasę trójkąta Ostrów—Kobylnica — Inowrocław — Ostrów o obwodzie 319 km. Przelotem tym zdobył on diament do Złotej Odznaki Szybowcowej.

Poza tym czterech pilotów wykonało przeloty długości od 50 do 100 km.

ANDRZEJ RAKOWSKI

Czyżby skutki złego planowania

W drugiej połowie kwietnia Aeroklub Bydgoski otrzymał z Zarządu Wojewódzkiego LPŻ plan przebiegu kilometrów na pojazdy mechaniczne oraz przydział materiałów pędnych i smarów do wyciągarek i ściągarek na rok 1956. Okazało się, że samochód ciężarowy może w roku bieżącym przejechać tylko 2 700 km, a sanitarny — 190 km. Dla zorientowanych w specyfice pracy aeroklubów jasne jest, że limit ten jest niewystarczający.

Pragnę wobec tego zapytać, czym kierowały się władze nadrzędne, tak poważnie zmniejszając limit? Przecież w roku ubiegłym planowany przebieg samochodów wynosił: ciężarowego — 10 000 km, sanitarnego — 1 000 km. Wykonany przebieg kształtował się również w tych granicach. Poważne zmniejszenie limitu jest tym bardziej niezrozumiałe, gdyż zadania wynikające z planu szkolenia są znacznie poważniejsze i trudniejsze.

Obecnie sytuacja jest taka, że przyznany limit jest już na wyczerpaniu, bowiem do 15 kwietnia samochody aeroklubu przejechały: ciężarowy około 2 000 km, sanitarny około 50 km. Zatem w najbliższych dniach trzeba będzie przerwać eksploatację samochodów.

Druga sprawa — to przydział benzyny i oleju na zespół wyciągarka-ściągarka. Otóż na ten cel otrzymano na rok bieżący 416 litrów benzyny. Uwzględniając obowiązujące normy zużycia, przydział powyższy pokrywa około 50% planowanych startów za wyciągarką. Skąd zdobyć brakującą ilość benzyny, aby plan wyszkolenia w tym zakresie wykonać?

Są to bezsprzecznie skutki wadliwego planowania. Kto jest za to odpowiedzialny — nie wiem, ponieważ ZW twierdzi, że przedstawiony nam plan opracował na podstawie danych Zarządu Głównego LPŻ.

ZBIGNIEW BUCZEK
Bydgoszcz

OD REDAKCJI

Są to naszym zdaniem nie skutki złego planowania, lecz pracy „bez głowy" personelu ZW LPŻ. Wiadomo nam, że Zarząd Główny LPŻ przysłał do ZW plan przydziału paliwa dla pojazdów mechanicznych, a nie przebiegu kilometrów. Tymczasem pracownik działu zaopatrzenia ZW, „przepracowując" ten plan w celu przesłania go aeroklubowi — litry paliwa przemianował bezmyślnie na kilometry. Stąd wynikło całe nieporozumienie. Ten sam błąd popełnił ZW w stosunku do wszystkich podległych sobie aeroklubów i szkół. Ciekawe, że pomyłkę tę popełnił tylko Zarząd Wojewódzki w Bydgoszczy. A może wynikła ona z nadmiernej troski o oszczędność?...

Jeżeli chodzi o sprawę limitu paliwa dla wyciągarek i ściągarek — plan został już skorygowany przez ZG LPŻ. Wymieniona za mała ilość benzyny była odpowiednikiem pierwotnego planu wyszkolenia. Jednocześnie ze zwiększonym planem szkolenia zwiększona została również ilość paliwa.

We Wrocławiu

W bieżącym roku grupa treningowa sekcji samolotowej Aeroklubu Wrocławskiego ożywiła swoją działalność. W miesiącach zimowych wiele pracy społecznej włożyli piloci sekcji treningowej w organizowanie kursów teoretycznych dla kandydatów na szkolenie lotnicze. Trzech spośród nich na kursach tych prowadziło wykłady. Bardzo aktywnie udzielali się oni również w akcji przyjęć na szkolenie lotnicze, za co kilkakrotnie wysuwali się na pierwsze miejsce we współzawodnictwie między sekcjami o proporzec przechodni Zarządu Zakładowego ZMP „PaFaWag" (ufundowany przez młodzież zakładu opiekuńczego).

Stała opieka instruktora, zapewniona przez kierownictwo aeroklubu, przyczyniła się do wcześniejszego rozpoczęcia lotów. Instruktor Kapała już w pierwszej połowie marca rozpoczął loty z treningowcami, a po jego przeniesieniu do Jeleniej Góry obarczono tym obowiązkiem st. instr. Licewicza, który ponadto prowadzi szkolenie II eskadry (przerabiającej program od 25 do 50 godzin). Mimo podwójnych obowiązków instr. Licewicz osiągnął poważne wyniki w szkoleniu treningowców. Dzięki jego ofiarnej pracy samolotowa sekcja treningowa zdobyła do końca kwietnia 7 nowych uprawnień, a loty do zdobywania dalszych — są poważnie zaawansowane.

Druga eskadra, prowadzona także przez niego, dotychczas wykonała roczny plan szkolenia w około 30%. Dobrymi osiągnięciami mogą się poszczycić również instruktorzy Mendyka i Janas, którzy szkolą III eskadrę. W grupie instruktora Mendyki kilku kandydatów rozpoczęło w kwietniu loty samodzielne na samolocie „Junak-2." W grupie instr. Janasa, która nieco później rozpoczęła szkolenie, w najbliższych dniach pierwsi kandydaci na pilotów rozpoczną loty samodzielne.

KAZIMIERZ GONET
Wrocław

WZOROWY MECHANIK

Z wyciągarką bywało różnie. Były dwie w garażu, ale rzadko która mogła iść na start. Usterki pojawiały się jedna za drugą. Piloci klęli, że nie można latać. „Salamandry" stały w hangarze, a nowowyszkolonych pilotów coraz mniej było na lotnisku. Wykruszali się... Na szybowcach latali ci co mieli ukończony hol.

Tak wyglądała sytuacja w Aeroklubie Krakowskim do chwili, gdy do pracy przyszedł mechanik wyciągarkowy S. Maruszczak. Co prawda w obsłudze wyciągarki nie miał on praktyki, znał się za to doskonale na samochodach. Wiedza ta wystarczyła mu jednak do przeprowadzenia generalnego przeglądu wyciągarek i pousuwania powstałych na skutek zaniedbań usterek. Obecnie troskliwie je konserwuje. Ilekroć więc potrzeba — rozkładamy start za wyciągarką i wszystko jest w porządku. Szkolimy się, latamy...

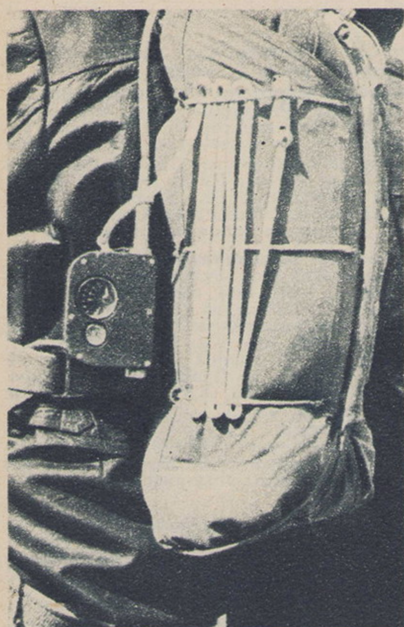
O pracy swej S. Maruszczak mówi, że ją lubi i tylko wypełnia swój obowiązek. A my, piloci szybowcowi jesteśmy zdania, że praca jego jest bardzo sumienna, że wkłada on w nią dużo zapału i poświęcenia, jakiego niejeden z nas mógłby mu pozazdrościć. I za nią właśnie składamy mu serdeczne podziękowanie.

Piloci
Aeroklubu Krakowskiego

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. Zbigniew Buczek z Bydgoszczy za korespondencję pt. „Czyżby skutki złego planowania?"

AUTOMAT SPADOCHRONOWY KAP-3





Prawidłowo zamontowany automat KAP-3 przy spadochronie plecowym wraz z ułożoną linką wyszarpującą elastyczną szpilkę (zdjęcie po lewej). Automat KAP-3 nastawiony na otwarcie spadochronu z pięciosekundowym opóźnieniem (zdjęcie po prawej).

AUTOMAT spadochronowy przeznaczony jest do automatycznego otwierania spadochronu. Można go również wykorzystać jako środek podnoszenia bezpieczeństwa przy skokach szkolnych i treningowych.

Automat spadochronowy jest zbudowany na zasadzie działania mechanizmu zegarowego oraz puszki aneroidowej. Mechanizm zegarowy pozwala na dokonywanie opóźnień w czasie od 2 do 5 sekund po jego włączeniu. Mechanizm aneroidowy zaopatrzony jest w podziałkę określającą granice wysokości od 500 do 4 000 m. Mechanizm ten blokuje w ostatniej sekundzie mechanizm zegarowy i nie pozwala mu pracować do momentu, w którym spadający skoczek osiągnie wysokość z nastawioną podziałką na skali. Po osiągnięciu żądanej wysokości, pod wpływem wzrastającego ciśnienia atmosferycznego, aneroidowa puszka kurczy się i zwalnia mechanizm zegarowy. Od tego momentu dopracowuje on zaległe 0,8—1,2 sek i zwalnia roboczą sprężynę mechanizmu wyzwalającego, połączoną z linką wyzwalającą.

Przy wykonywaniu skoków z wysokości niższych niż określone na podziałce skali aneroidu, pracuje wyłącznie mechanizm zegarowy i automat otwiera spadochron po upływie czasu, na który nastawia się przyrząd. Przyrząd włącza się przez wyszarpnięcie elastycznej szpilki. Szpilka może być również wyszarpnięta automatycznie. W tym celu jest ona połączona linką, której drugi koniec mocuje się na samolocie lub pilot trzyma w ręku. Poza tym przyrząd można wykorzystywać do półautomatycznego otwierania spadochronu. Ten sposób wymaga od skoczka wyszarpnięcia szpilki ręcznie, przed skokiem z samolotu.

Przy skokach z niewielkich wysokości czas pracy mechanizmu zegarowego w zakresie 2—5 sek w pełni wystarcza na wytracanie szybkości przez skoczka, dokonującego skoku z samolotu lecącego z dużą prędkością. Przy skokach z dużych wysokości aneroid zabezpiecza zwłokę w otwarciu spadochronu do wysokości określonych na podziałce skali. Po wyszarpnięciu elastycznej szpilki przyrząd samoczynnie nie działa, nawet pod wpływem jakichkolwiek bądź zewnętrznych przyczyn (np. uderzenia), dopóki mechanizm zegarowy nie przepracuje określonego czasu, ustawionego na podziałce skali. Przyrząd nie przeszkadza jednak w otwieraniu spadochronu przez skoczka drogą wyszarpywania uchwytu.

Przed zamontowaniem automatu na spadochron koniecznie trzeba sprawdzić plombę i stan części zewnętrznych. Następnie należy ustawić skalę podziałki odpowiadającą 500 m wysokości. Poza tym patrząc w otwór na pokrywie należy sprawdzić, czy okrągły środek aneroidu nie wystaje ponad jego powierzchnię. Jeżeli tak, oznacza to, że puszka aneroidowa jest uszkodzona, niehermetyczna. W takim stanie automat należy zwrócić wytwórni jako nienadający się do eksploatacji. Nastawiając automat na czas, jak i na wysokość, należy:

a) włożyć do gniazdka szpilkę, przy czym powinna ona wchodzić swobodnie. W przypadku natrafienia na opór należy mocno wstrząsnąć automatem w płaszczyźnie podziałki określającej jego czas pracy. Przy tym ruchu koło wychwytowe wraz z przeciwwagą i kotwicą powróci do normalnego położenia;

b) naciągnąć sprężynę. W tym celu zaczepia się kółko na końcu linki wyzwalającej haczyk strzemienia. Strzemię przyciskamy czubkiem buta do ziemi i w ten sposób płynnym ruchem naciągamy sprężynę, do momentu usłyszenia charakterystycznego trzasku;

c) dla skontrolowania pracy mechanizmu zegarowego wyjmujemy i wkładamy z powrotem w gniazdko szpilkę, pozwalając w ten sposób przepracować mechanizmowi żądany czas opóźnienia, ustawiony uprzednio na podziałce;

d) celem zabezpieczenia się przed przypadkowym wyszarpnięciem szpilki należy przez jej uszko przewlec skręconą nitkę bawełnianą, mocując ją dwoma—trzema supłami w otworkach gniazdka;

e) przy pomocy klucza włożonego w otwór ustawić na skali żądaną wysokość otwarcia spadochronu. Przy tej czynności należy posługiwać się mapą, określając w stosunku do poziomu morza miejsce lądowania skoczka oraz wziąć pod uwagę wielkość ciśnienia barometrycznego.

Uwaga: podziałka automatu skalowana jest wg międzynarodowej atmosfery wzorcowej.

Przed każdym skokiem należy dokonać zewnętrznego przeglądu automatu. Po każdych 50 skokach, nie rzadziej jednak niż jeden raz na 3 miesiące, trzeba sprawdzić działanie automatu w sensie dokładności jego pracy. Dokładność pracy przyrządu wg skali wysokości sprawdza się w komorze ciśnień. Do tego celu może służyć komora małych rozmiarów, nie mieszcząca nawet sprawdzającego, jednakże z urządzeniem pozwalającym na wyszarpnięcie szpilki. Komora powinna być połączona z barometrem rtęciowym lub z uprzednio sprawdzonym wysokościomierzem dwuwskazówkowym. W specyficznych przypadkach można robić to w samolocie.

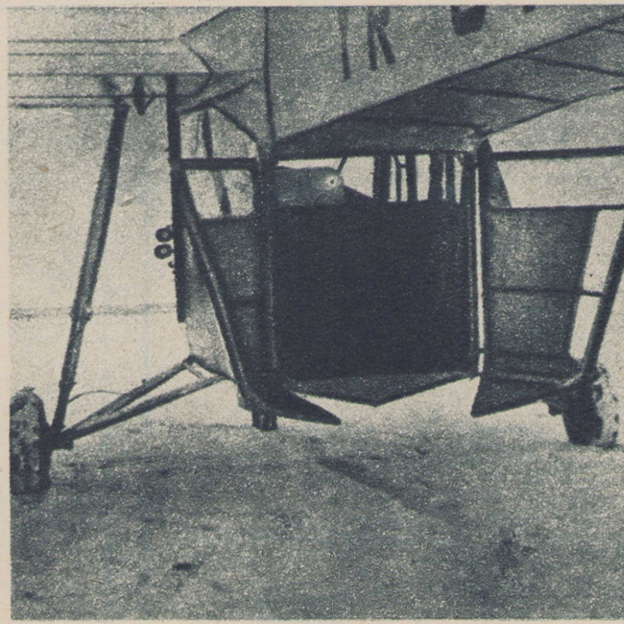
Po każdorazowym wykonaniu 100 skoków należy rozmontować mechanizm wyzwalający i uważnie przejrzeć stan poszczególnych części i węzłów. Jeżeli zajdzie potrzeba, części zużyte należy wymienić na nowe wchodzące w skład kompletu. Zamianę linki wyzwalającej dokonujemy przy przetarciu się więcej niż sześciu drucików lub przy uszkodzeniu zakończeń. W koniecznych przypadkach dozwolona jest zamiana używanego przewodu na przewód dłuższy. Należy przy tym pamiętać, że długość przewodu ściśle wiąże się z długością linki wyzwalającej.

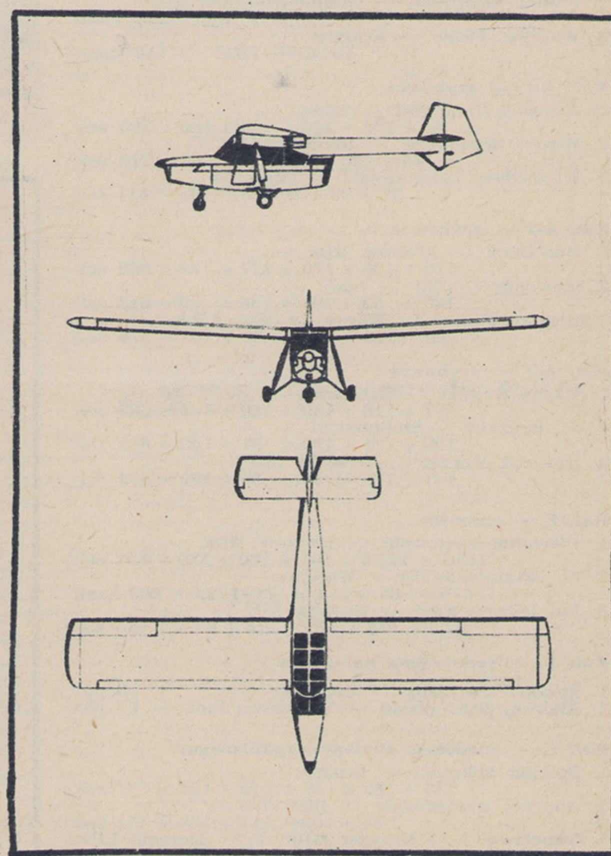
Automat KAP-3, jak każdy inny czuły przyrząd, wymaga ostrożnego obchodzenia się z nim. Każdy automat opakowany jest w specjalną skrzynkę. Należy przechowywać go w pomieszczeniu suchym, z dala od wszelkich kwasów. Sprężyny nieużywanego przyrządu winny być zwolnione, a podziałka wysokości ustawiona na 500 m.

(K)

IAR–817 NOWY SAMOLOT RUMUŃSKI

NIEDAWNO w Rumunii został oblatany samolot gospodarczy IAR-817, przeznaczony przede wszystkim dla służby rolniczej i sanitarnej. Nowy samolot wyróżnia się przemyślanym rozwiązaniem demontażu, ułatwiającym transport samolotu po drogach kołowych i hangarowanie w warunkach polowych jak również — dobrymi własnościami lotnymi. Dobieg przy lądowaniu wynosi 30—40 m. Silnik Walter „Minor" 6 (160 KM). Załoga — 3 osoby) (w)





XXI OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY



Pałac Młodzieży im. Bolesława Bieruta w Stalinogrodzie. Foto: SP-E

XXI Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających odbyły się w dniach od 1 do 7 maja 1956 roku w Stalinogrodzie, zorganizowane przez Pałac Młodzieży im. B. Bieruta w Stalinogrodzie i LPŻ. Niżej podajemy relację tekstową, fotograficzną i rysunkową naszych sprawozdawców z tych „pierwszych mistrzostw juniorów". (Red.).

TEREN I POGODA

Zawody odbywały się na lotnisku Aeroklubu LPŻ w Stalinogrodzie oraz ogrodzonej siatką bieżni asfaltowej Pałacu Młodzieży (modele na uwięzi). Na ogół panowało zachmurzenie obejmujące 30—100% obszaru nieba i wiatry 1—5 m/sek o kierunkach zmiennych. Temperatura powietrza podczas startów od + 6 do + 18°C.

JMW

ZAWODNICY

W zawodach uczestniczyło 134 zawodników reprezentujących pałace młodzieży, młodzieżowe domy kultury i LPŻ (startowali przedstawiciele wszystkich zarządów wojewódzkich LPŻ). Regulamin zezwalał na udział w zawodach młodzieży do lat 21. Dane statystyczne, jakie przeprowadzono, pozwalają na zestawienie ilości zawodników wg wieku w sposób następujący:

11 lat — 1, 13 lat — 8, 14 lat — 10, 15 lat — 21, 16 lat — 17, 17 lat — 24, 18 lat — 12, 19 lat — 17, 20 lat — 20, 21 lat — 4.

WYNIKI

Kat. A — modele szybkie na uwięzi (2,5 cm^3)

1. Marian Orlik — Szczecin LPŻ — 130,90 — 122,03 — 124,13 km/h
2. Antoni Kozłowski — Stalinogród PM — 116,1 — 120 —120 km/h
3. Wiesław Pluta — Kraków 105,8 — 110,7 — 110 km/h

Kat. A-1 — szybowce

1. Jarosław Janowski — Łódź 62 + 102 + 120 + 126 + 180 = 590 sek
2. Witold Rosenberg — Szczecin LPŻ — 84 + 126 + 95 + 129 + 82 = 516 sek
3. Władysław Chrzanowski — Rzeszów — 87 + 99 + 86 + 87 + 85 = 444 sek

Kat. A-2 — szybowce

1. Jan Dihm — Kraków MDK — 110 + 128 + 173 + 127 + 122 = 660 sek
2. Sławomir Burski — Łódź — 180 + 52 + 107 + 180 + 99 = 618 sek
3. Bogdan Ferski — Warszawa Woj. LPŻ — 93 + 113 + 120 + 89 + 161 = 576 sek

Kat. A-3 — szybowce

1. Marek Brzana — Rzeszów — 57 + 116 + 160 + 180 + 180 = 693 sek
2. W. Rogacki — Stalinogród — 180 + 31 + 180 + 91 + 150 = 612 sek
3. Edmund Werner — Kraków MDK — 141 + 109 + 58 + 86 + 180 = 554 sek

Kat. F — gumówki

1. Hieronim Kozłowski — Kraków MDK — 115,5 + 124,5 + 101 + 180 + 130 = 651 sek
2. Zb. Wondołkowski — Wrocław — 175 + 81 + 144 + 84+122,5 = 605,5 sek
3. Zb. Jędrzejowski — Kraków LPŻ — 82,5 + 173 + 116 + 118 + 99,5 = 589 sek

Kat. B — redukcyjne na uwięzi

1. Ryszard Szczęsny — Szczecin — 90 pkt
2. Andrzej Mystkowski — Warszawa Stoł. — 87 pkt

Kat. G — modele z silnikami spalinowymi

1. Bogdan Sokulski — Gdańsk — 180 + 162 + 57 + 110 + 125 = 634 sek
2. Andrzej Gregorczyk — Białystok — 55 + 108 + 111 + 180 = 454 sek

Zespołowo: 1 — Kraków MDK, 2 — Szczecin LPŻ, 3 — Kraków LPŻ, 4 — Warszawa Stoł., 5 — Rzeszów, 6 — Łódź, 7 — Stalinogród LPŻ, 8 — Białystok, 9 — Poznań, 10 — Wrocław, 11 — Zielona Góra, 12 — Stalinogród Pałac Młodzieży, 13 — Warszawa Woj., 14 — Kielce, 15 — Lublin, 16 — Gdańsk, 17 — Szczecin, Pałac Młodzieży, 18 — Bydgoszcz, 19 — Opole, 20 — Koszalin, 21 — Olsztyn.

ORGANIZACJA

Starty modeli szybkich odbywały się na specjalnym boisku modelarskim na dziedzińcu pałacu. Modele latające startowały na lotnisku aeroklubu w Stalinogrodzie. Zakwaterowanie i wyżywienie — w pałacu, dojazdy na lotnisko — autobusem pałacowym i ciężarówką. Na lotnisku rozkładano 3 starty jednocześnie, stosując wypróbowany sposób wywoływania na start przez wywieszanie na słupkach tabliczek podających kolejny numer startowy zawodnika. Przy startach modeli silnikowych zawodnicy dysponowali drewnianymi pomostami startowymi (własność Pałacu Młodzieży). Zawody obsługiwało 10 komisarzy sportowych i chronometrażystów. Do ściągania modeli z przelotów na każdym starcie znajdował się motocyklista Pałacu Młodzieży.

p. e.

MODELE

Do konkursu zgłoszono 237 modeli.

Modele szybowców A-1 (42 modele). Rozpiętość: 1000—1575 mm. Przeciętne dane techniczne: rozpiętość — 1 200 mm, długość — 1 000 mm, powierzchnia nośna — 80 dcm^2 (65+15), ciężar — 1 100 G, obciążenie jednostkowe — 12,5 G/dcm^2, profile płata: Benedek 6—8%, Hansen, NACA 6409, SI-53507, profil statecznika: CL.Y 6%, CAGI 719, płytka płaska, NACA 009, wznios — pojedynczy. Konstrukcja sosna + sklejka + balsa.

Modele szybowców A-2 (42 modele). Rozpiętość: 1 560—2 050 mm. Przeciętne dane techniczne: rozpiętość — 1 850 mm, długość — 1 250 mm, powierzchnia nośna — 33 dcm^2 (27,5 + 5,5), ciężar — 415 G, obciążenie jednostkowe — 12,6 G/dcm^2, profil płata: MVA 123, MVA 301, NACA 6409, profil statecznika: CL, Y, SI 33009, NACA 009, wznios — podwójny. Konstrukcja: sosna + sklejka + balsa, automat przymusowego lądowania (lont), automat krążenia.

Modele szybowców A-3 (42 modele). Rozpiętość: 1 680—3 380 mm. Przeciętne dane techniczne: rozpiętość — 2 600 mm, długość — 1 600 mm, powierzchnia nośna — 80 dcm^2 (65 + 15), ciężar — 1 000 G, obciążenie jednostkowe — 13,7 G/dcm^2, profil płata: NACA 6412, MVA 301, Benedek 10—12%, profil statecznika: CL. Y. 10%, Saint Cyr, wznios — pojedynczy. Konstrukcja: sosna + sklejka.

Modele z napędem gumowym (38 modeli). Rozpiętość: 970—1 555 mm. Przeciętne dane techniczne: rozpiętość — 1 200 mm, długość — 1 230 mm, powierzchnia nośna — 19 dcm^2 (14,7 + 4,3), ciężar 247 G, obciążenie jednostkowe — 13 G/dcm^2, profil płata: Davis, Benedek 9353-b, NACA 6409, SI 53007, SI 64009, profil statecznika: CL. Y. 6—8%, CAGI 719, wznios — podwójny. Konstrukcja: sosna + balsa, automat przymusowego lądowania (lont).

Modele z napędem mechanicznym (42 modele). Rozpiętość: 1 040—1 800 mm. Przeciętne dane techniczne: rozpiętość — 1 200 mm, długość — 850 mm, powierzchnia nośna — 23 dcm^2 (17,5 + 5,5), ciężar — 500 G, obciążenie jednostkowe — 21,8 G/dcm^2, profil płata: NACA 6409, Gö 574, CL. Y, MVA 301, profil statecznika: CL. Y, wznios — podwójny, silniki: **1,5 cm^3** konstrukcji: S. Grabowskiego (Cezas), W. Bredsznejdera, B. Deglera, **2,5 cm^3** konstrukcji: S. Górskiego (PK-1), Z. Kulika, A. Rachwała (RA-2), W. Niestoja (WN); **inne:** 1,8 cm^3 W. Osińskiego, 2,7 cm^3 M. Ołdachowskiego (SiM-2b). Konstrukcja: sosna + metal + balsa, ogranicznik pracy silnika (20 sek) — zegarowy, automat przymusowego lądowania (lont).

Modele szybkie na uwięzi (18 modeli). Rozpiętość: 280 + 480 mm. Przeciętne dane techniczne: rozpiętość — 300 mm, długość — 350 mm, powierzchnia nośna — 2 dcm^2 (1,5 + 0,5), ciężar — 260 G, obciążenie jednostkowe — 130 G/dcm^2, profil płata: symetryczny, profil statecznika: płytka płaska, silniki: 2,5 cm^2. Konstrukcja: sosna + balsa, wózki startowe — trójkołowe.

Modele redukcyjne na uwięzi (13 modeli). Samoloty: PWS-26 (5 cm^3), Zlin — 26 (2,5 cm^3), RWD-15 (2,5 cm^3), skala — 1:10. Konstrukcja: sosna + balsa.

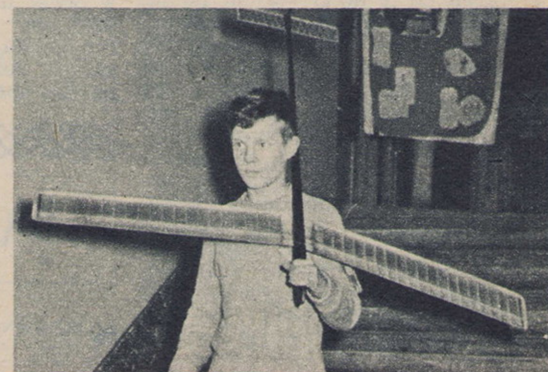
JMW

WNIOSKI

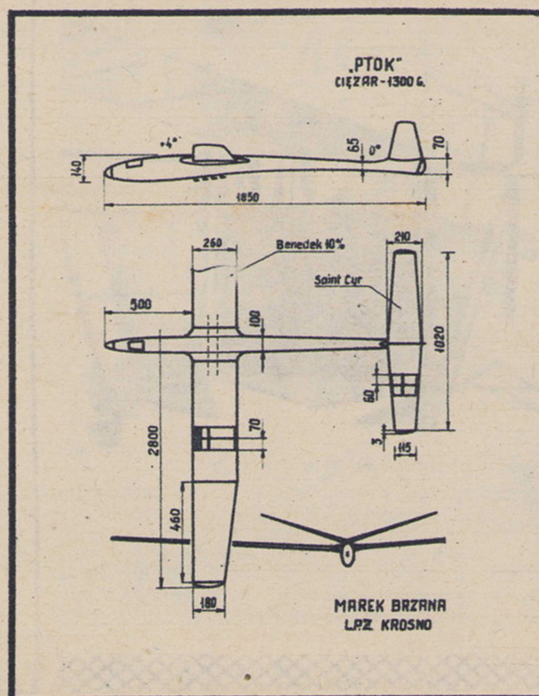
Obserwacja przebiegu zawodów nasuwa kilka spostrzeżeń. Przede wszystkim miejsce zawodów. Wydaje się, że decyzja rozegrania tak poważnej imprezy na lotnisku zdecydowanie nienadającym się do tego celu ze względu na kształt, położenie i otoczenie jak również specyficzne wiecznie „zadymione" warunki atmosferyczne — była co najmniej nieprzemyślana. Trzeba stwierdzić z przykrością, że władze modelarstwa lotniczego ZG LPŻ całą swoją uwagę skierowały na przygotowanie „stajni wyścigowej" — zawodów klasy „mistrzowskiej" i naprawdę po macoszemu potraktowały tegoroczne ogólnopolskie zawody juniorów (od 11 do 21 lat!).

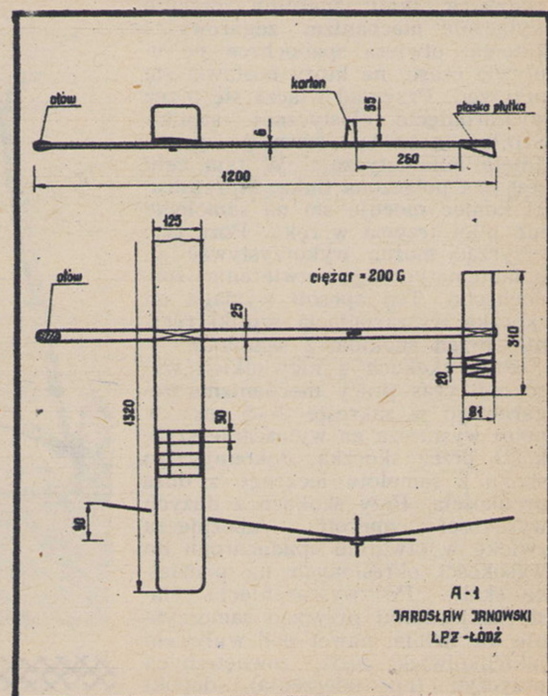


Marek Brzana z Krosna, zwycięzca w kategorii modeli szybowców A-3.



Jarosław Janowski z Łodzi, zwycięzca w kategorii modeli szybowców A-1. Foto: Koszewski (2)





MODELI LATAJĄCYCH

Zwycięska ekipa z MDK-Kraków. Stoją od lewej — Bronisław Kasiak, Jan Dihm, Edmund Werner, kierownik ekipy Tadeusz Ratyński i Hieronim Kozłowski; siedzą od lewej — Janusz Bodziony, Zbigniew Płatek i Krzysztof Chwalik. Foto: SP-E (2)

Marian Orlik z LPŻ-Szczecin, zwycięzca w kategorii modeli szybkich na uwięzi.

pozbawiając je nie tylko należytej oprawy i powagi organizacyjnej (tak ważnej dla młodzieży), ale także pozostawiając je własnemu losowi. Fakt, że mimo takiej sytuacji zawody można jednak zaliczyć do udanych, należy zawdzięczać jedynie energii kierownictwa Pałacu Młodzieży w Stalinogrodzie, wkładowi społecznej pracy Komisji Sportowej oraz Terenowej Rady Modelarstwa Lotniczego. Nic też dziwnego, że zawody miały charakter regionalny, dalekí od charakteru imprezy o zasięgu ogólnokrajowym.

Chociaż na zawodach można było zauważyć wiele ciekawych i nowoczesnych konstrukcji świadczących o znajomości osiągnięć zagranicznych, to jednak skromne wyposażenie modeli w automaty krążenia (zaledwie 10% wszystkich startujących szybowców), mechaniczne ograniczniki pracy silnika (zaledwie 30% wszystkich modeli z napędem spalinowym) i lontowe automaty przymusowego lądowania (zaledwie 45% wszystkich modeli latających) — świadczy o pewnym zaniedbaniu na odcinku małej mechanizacji modelarstwa. Jednak trzeba przyznać, że na zawodach w ciągu ostatnich 3—5 lat sytuacja ta wyglądała znacznie gorzej.

Wieloletni niedosyt silników sprawił, że dziś wielu modelarzy nie potrafi jeszcze uzyskać maksimum ich sprawności. Nowoczesność układów z wyjątkiem Szczecina, Krakowa, Warszawy i może Łodzi nie szła niestety w parze z rozwiązaniem materiałowym. Wyraźnie było widać skutki wieloletnich zaniedbań w zaopatrywaniu modelarni, zwłaszcza terenowych, w podstawowe materiały jak listewki sosnowe, sklejka i papiery do pokrycia, nie mówiąc już o „delikatesach" — dobrej gumie czy balsie. Dlatego też trafiały się modele pokryte papierem powielaczowym z wykazami kont i rubryk oraz napisami niewiele mającymi wspólnego z modelarstwem, jak np. Centrala Zbytu Materiałów Biurowych itp.

Pocieszającym natomiast objawem jest wyraźna poprawa wyposażenia zawodników w solidne skrzynki transportowe dla modeli, często nawet luksusowo wykonane. Widać tu znaczny postęp w porównaniu z latami ubiegłymi. Pojawiły się również, wprawdzie jeszcze nieliczne, próby adaptacji różnych urządzeń powszechnego użytku dla celów modelarskich, np. udane wykorzystanie kołowrotka rybackiego jako wyciągarki z samoczynnym zwijaniem holu, nieśmiałe wprowadzanie lekkich metali do konstrukcji itp.

Streszczając — przyszłe ogólnopolskie zawody juniorów będą wymagały bardziej wnikliwego wyboru miejsca i czasu trwania, bieżącego zaopatrywania materiałowego modelarzy (które obecnie w terenie praktycznie nie istnieje), wreszcie — doceniania ze strony tzw. czynników kierujących sportem lotniczym ważności tej imprezy jako źródła następców dzisiejszych mistrzów. **Kandydaci na przyszłych mistrzów sportu o dużych chęciach i ambicjach oraz kadra oddanych tej młodzieży instruktorów — są!**

JMW

SZKICE

● *Po raz pierwszy u nas na zawodach modelarskich komisja sportowa wręczała natychmiast sprawozdawcom „Skrzydlatej" wyniki każdej konkurencji. Dzięki temu byliśmy w stanie zamieścić notatkę w numerze poprzednim, zaraz po zakończeniu zawodów. Serdeczne za to dzięki głównemu komisarzowi Stanisławowi Meusowi i wszystkim sędziom.*

● *O braku planów modeli różnych typów może świadczyć fakt, że np. modelarze z Gdańska w kat. A-1 startowali z dwoma modelami „Festiwal-55", wykonanymi na podstawie maleńkiego szkicu zamieszczonego w naszym tygodniku w roku ubiegłym.*

● *W kategorii modeli na uwięzi duże zainteresowanie wzbudzał model o kołowym obrysie płata („latający talerz") konstrukcji Jana Zygmunta z Zielonej Góry.*

● *W pierwszych dniach zawodów pogoda była tak fatalna, że z fotografowania modeli musieli wszyscy zrezygnować — z wyjątkiem naszego fotoreportera B. Koszewskiego, który wykonywał zdjęcia przy pomocy elektronowej lampy błyskowej. Okazało się więc, że jesteśmy w stanie obsłużyć każde zawody, nawet w nocy.*

● *W czasie zakończenia, gdy pytaliśmy zawodników czego brakowało na zawodach, odpowiadali zgodnie: przedstawicieli LPŻ. I to nie tylko Zarządu Głównego, ale nawet wojewódzkiego. Nieobecność wymienionych przedstawicieli była tym dziwniejsza, bowiem plakaty zapowiadające zawody wyraźnie wymieniały organizatorów: Pałac Młodzieży i LPŻ.*

● *Kłopoty organizatora zawodów wziął na siebie całkowicie Pałac Młodzieży im. Bolesława Bieruta w Stalinogrodzie, wywiązując się z zadania doskonale. Wyrazem wdzięczności za staranną organizację były owacje zawodników zgotowane dyrektorowi Pałacu ob. Małkowskiemu i kierownikowi działu technicznego ob. Lubomirowi Ostrowskiemu podczas uroczystości zakończenia zawodów. Kierownikowi Ostrowskiemu, który na zawodach pełnił chyba ze sto różnych funkcji i dbał by wszystko „grało" jak należy, złożyć należy jeszcze raz podziękowanie za gościnność.*

● *Po raz pierwszy od wielu lat na zawodach modelarskich można było fotografować do woli, nie oglądając się na dawne przepisy. Prawie w każdej ekipie było kilku fotografujących, którzy upamiętnili to miłe sportowe spotkanie z wdzięcznością wspominając zarządzenie o otwarciu lotnisk sportowych dla młodzieży.*

● *Na startach „poza konkursem" i podczas lotów „na rekord" mieliśmy możność obejrzeć najnowsze konstrukcje kilku instruktorów. Szczególnie wyróżniał się tu model gumówki St. Żurada z Wrocławia, którym nie powstydzilibyśmy się nigdzie zagranicą.*

● *O tym jak „Skrzydlata" pomaga modelarzom, można się było przekonać oglądając modele zawodników z Tarnowskich Gór, którzy wystąpili z modelami silnikowymi opracowanymi na podstawie planów zamieszczonych w naszym tygodniku.*

● *Podczas startów modeli szybowców A-2 zdarzyło się kilka ucieczek, z których jedna wyniosła około 22 kilometry. Model odnaleziono.*

● *Rajmund Kudełko ze Stalinogrodu startując w ostatnim dniu zawodów „poza konkursem" osiągnął modelem na uwięzi prędkość lotu 142,29 km/h. (Silnik angielski ED — „Racer" o pojemności 2,5 cm^3) Jan Tomaszewski wyciągnął prędkość 136,88 km/h.*

● *Jedynym (wg. naszej opinii) niedociągnięciem organizatora zawodów był brak dokumentacji rysunkowej startujących modeli. Tym niemniej, dokonując pomiarów na starcie, udało nam się narysować szereg ciekawszych modeli, których szkice zamieszczamy w bieżącym numerze.*

● *Do ciekawszych atrakcji „poza konkursem" należała wycieczka do planetarium w Stalinogrodzie. Tu każdy z przyszłych lotników mógł się przekonać, że droga do gwiazd nie jest zbyt łatwa.*

● *Zdobywcy pierwszych miejsc w poszczególnych konkurencjach otrzymali równorzędne nagrody — w postaci polskich aparatów fotograficznych „Start" fundacji Pałacu Młodzieży w Stalinogrodzie.*

P. E.

Jan Dihm z MDK-Kraków, zwycięzca w kategorii modeli szybowców A-2. Foto: Koszewski

Hieronim Kozłowski z MDK-Kraków, zwycięzca w kategorii modeli z napędem gumowym. Foto: Koszewski

na tropach

INSPEKTORA LOTNICZEGO (2)

Na drugi dzień delektowałam się powietrzem, wiatrem, widokami i innymi atrakcjami lotu tylko przez półtorej godziny. Zresztą przyznam szczerze, że tym razem czułam się znacznie lepiej i psychicznie i fizycznie, choć warunki lotu na pewno lżejsze nie były. Widocznie do wszystkiego można się przyzwyczaić. Śmielej też i przytomniej oglądałam wyjątkowo piękne i malownicze okolice Szwajcarii Kaszubskiej, gdzie liczne jeziora walczyły o lepsze z zalesionymi wzgórzami. Zdziwiłam się widząc wielkie brudnobiałe plamy pokrywające ziemię i szklistą powierzchnię wód. Śnieg i lód, a 200 km na południe na wiślanym brzegu srebrzą się w kwietniowym słońcu kosmate bazie.



W Strzebielinie wylądowaliśmy gładko i bez przygód. Miałam tylko pewne trudności z wysiadaniem. Zesztywniałe kolana nie bardzo chciały się wyprostować, a nogi robiły wrażenie drewnianych kłód. Z trudem dowlokłam się do... kotła z gorącą kawą. Ale jakże ona smakowała!!! Na marginesie chciałam dodać, że przylecieliśmy akurat w chwili, gdy dla uczniów dowieziono na lotnisko drugie śniadanie i dlatego właśnie rozgrzał mnie kubek gorącego płynu, a nie dym ze „Sporta".

Obiekt zajmowany przez Aeroklub Gdański i Szkołę Szybowcową w Strzebielinie jest dość rozległy i bardzo starannie utrzymany. Wszędzie widać wielką troskę o stworzenie przebywającym tu ludziom dobrych i przyjemnych warunków bytowych, o estetykę i względną wygodę. Zaznaczyć muszę, że szkoła przeniesiona została tu z Lęborka bardzo niedawno i to jest może przyczyną słabo jeszcze wyposażonej sali wykładowej i świetlicy.

W ogóle na podstawie Fordonu i Strzebielina ośmielę się stwierdzić, że zbyt mało zwraca się uwagę na wyposażenie szkół w prasę. Młodzież z całą pewnością bardzo chętnie przeczytałaby zarówno „Trybunę Ludu" jak „Skrzydlatą Polskę", „Młodego Technika" czy „Dookoła Świata". Sprawa ta, jeżeli nie jest najważniejsza, to do najbłahszych też nie należy i trzeba się nią koniecznie zająć!

O samym Strzebielinie, a raczej o znajdującej się tam szkole szybowcowej, cóż by można napisać?

Turnus kwietniowy odbywał się w bardzo ciężkich warunkach. Deszcz, dokuczliwe wiatry, częste mgły, a nawet śnieg opóźniały wykonywanie lotów. Dość powiedzieć, że w dniu 18 kwietnia, a więc w osiemnastym dniu szkolenia, uczniowie mieli za sobą zaledwie... 5 i pół dnia lotnego. Kierownictwo i instruktorzy bardzo sceptycznie patrzyli na możliwości dania młodzieży całkowitego programu. Ogromną pomocą do pełnego wykorzystania każdej sprzyjającej lotom godziny była wyjątkowo zgrana i solidarna, godna naśladowania współpraca personelu szkoły i aeroklubu (w przeciwieństwie do Fordonu, gdzie jedni patrzą na drugich, nie wiadomo właściwie dlaczego kosym okiem). Np. klub pożyczył szkole 2 dwusterowe „Żurawie", a także 1 wyciągarkę, co umożliwiło przeprowadzenie szkolenia w 4 grupach.

Podobał mi się tu także sposób przeprowadzania odpraw. Byłam na jednej. Młodziutki instruktor Słonina omawiał ze swoją grupą wykonane w ciągu dnia loty. Tylko, że tym razem instruktor mówił mało, raczej pytał — jakie popełniono błędy?, skutkiem czego one powstały?, w jaki sposób ich uniknąć, no i czym one grożą. Odpowiadali uczniowie. Na wyrywki, trochę jak w szkółce i słusznie, bo to właśnie nie jest nic innego jak lotnicze a.. b... c! Przy okazji powtórzono również główne zasady lotu. Oboje z kpt. Jankowskim patrzyliśmy z podziwem, jak dobrze radził sobie ten instruktor z młodzieżą — bardzo nieznacznie albo i wcale nie młodszą od siebie.

Omawiając teraz sprawy rdzennie strzebielińskie, przypomniała mi się pewna uwaga tamtejszego kierownika wyszkolenia Andrzeja Koskowskiego, uwaga, którą powtórzę tu, ażeby wywołać rumieniec wstydu na twarzach winnych. Otóż Aeroklub w Słupsku przysłał swoich kandydatów z 10-dniowym opóźnieniem, a przytem dwóch było... pijanych. Nie wiem kogo za to winić, ale myślę, że takie grupowe „bimbanie" na terminy, a tym samym utrudnianie i tak nie łatwego zadania, nie było sprawą przypadkową, ale „zorganizowanym" niedopuszczalnym bałaganem.

A teraz coś przyjemniejszego. Spełniam tym samym życzenia moich młodych rozmówców-uczniów z kwietniowego turnusu, którzy prosili mnie i zobowiązali, żeby na łamach „Skrzydlatej" wyrazić uznanie i gorąco podziękować ich instruktorom Paziowi, Szatyłowskiemu, Gołębiowskiemu, Słoninie, Husakowskiemu i Koskowskiemu. Robię to z prawdziwą przyjemnością i myślę, że i dla nich będzie to cenną nagrodą za włożony trud i pracę.

Tyle byłoby z bieżących spraw szkoły. W związku jednak z tą naszą inspekcyjną wizytą, a także z rozmowami przeprowadzonymi w czasie pobytu w Strzebielinie dnia 19.IV wiceprezesa ZG LPŻ, ob. Jewpłowa oraz przedstawicieli Zarządu Wojewódzkiego LPŻ i Komitetu Wojewódzkiego Partii, nasunął mi się cały szereg problemów i bolączek, które wymagają zastanowienia.

Pierwsza z nich, to sprawa odpłatności za wyżywienie dla kadry technicznej, mającej przecież poważne zadanie utrzymania w stałej gotowości eksploatowanego sprzętu, pracującej w sezonie po kilkanaście godzin a dobę. Zarobki tych ludzi wynoszą przeciętnie około 800 zł, a na wyżywienie muszą oni oddawać więcej niż połowę swoich poborów. Praktycznie pracują zatem za jedzenie. Pragnę tu zaznaczyć, że zgodnie z tym co mówił ob. wiceprezes Jawpłow u „wodniaków" kwestię tę załatwiono w ten sposób, że z chwilą nastania tzw. okresu nawigacyjnego, a więc w czasie kiedy trwają wszelkiego rodzaju zgrupowania i obozy, cały personel jest na pełnym utrzymaniu bezpłatnie. Zapytuję, czym sporty wodne są lepsze od lotnictwa, że traktuje się je tak „po macoszemu"? Bo, że sprawa jest do załatwienia, to pewne!

Kogo winić za to, że do dnia 18 kwietnia nie dotarła do Strzebielina wiadomość o podwyższeniu dziennego funduszu na wyżywienie dla ucznia ze zł 15 — (+ zł 5,70 za dni lotne) na zł 25? W Fordonie o tym wiedzieli, a tutaj kierowniczka Mądrowska do dnia naszego przyjazdu „gimnastykowała" się (nawiasem mówiąc bardzo zgrabnie), ażeby pogodzić skromne fundusze z wilczymi apetytami i „kalorycznością" wydawanych posiłków. Wiadomość o tej 10 zł podwyżce na głowę przyjęła z zadowoleniem, ale przy okazji i ona wylała przed nami swoje kłopoty, przede wszystkim o tym jak bardzo trudno pełnić jej naraz funkcję kierownika gospodarczego, zaopatrzeniowca, maszynistki, sekretarki, kasjerki i licho wie co jeszcze, przy pomocy jednego tylko człowieka, mając przy tym dziecko i mieszkanie w Lęborku.

★

Siedząc przy rozpalonym piecu i patrząc przez okno na szalejącą na dworze zadymkę śnieżną, na pokryte świeżutkim białym puchem lotnisko i dachy budynków zapomniałam, że w kalendarzu od blisko miesiąca króluje wiosna. Instruktorzy — mieszkańcy Wybrzeża twierdzą, że tu zawsze tak jest o tej porze roku, za to jesień jest długa, słoneczna i bardzo piękna. W związku z tym rzucają myśl z prośbą o rozpatrzenie, czy nie dałoby się przesunąć całego cyklu turnusów o jeden miesiąc, a mianowicie zaczynać szkolenie dopiero w maju, ale przedłużyć je do października. Byłoby to z wielkim pożytkiem i korzyścią dla samych uczniów i ich poziomu.

Poruszono następnie już po raz drugi w mojej obecności sprawę wyposażenia we własnym zakresie każdego z kandydatów na szkolenie w wystarczającą ilość odpowiedniej odzieży, bielizny i obuwia, ponieważ żadna szkoła nie jest w stanie zapewnić potrzebnego ubrania. Kwestia ta stanęła bardzo mocno, a nawet padła propozycja, żeby odpowiedzialnymi za właściwe informowanie młodzieży i przypilnowanie właściwego wykonania zadania uczynić kierowników aeroklubów. Projektowi temu wypada tylko przyklasnąć!

W dalszym ciągu narady wyłonił się jeszcze jeden kwiatuszek, któremu warto poświęcić kilka wierszy. A mianowicie pod adresem gości z Warszawy, a personalnie kpt. Jankowskiego padło pytanie: „Co się właściwie dzieje ze spadochronami"? Szkoły i kluby odczuwają poważny ich brak, a piloci dosłownie wydzierają je sobie z rąk, używając w tym celu najprzedziwniejszych forteli, jakich nie powstydziłby się pan Zagłoba! Z wyjaśnienia insp. Jankowskiego okazało się, że spadochrony są. Całe ich mnóstwo zalega magazyny w Warszawie, tylko... że ob. Litwiński z ZLC, który miał je sklasyfikować, nie zdążył na czas tego zrobić, bo siedział na obozie kadry w Poznaniu.

Omawiano również „wąskie gardło" jakim są warsztaty nie dotrzymujące obowiązujących terminów, w konsekwencji czego nagminną chorobą klubów i szkół są braki w sprzęcie. A także pewną indolencję Wydziału Technicznego ZG, który załatwia podległe mu sprawy w iście żółwim tempie (np. uprawnienia dla mechaników wyciągarkowych w Fordonie przyszły dopiero 18 kwietnia), nie orientuje się też w pełni w stanie posiadanych przez kluby szybowców, często niepełnosprawnych. (Strzebielino posiada np. aż 3 takie „Muchy").

No, myślę, że dość istotnych rzeczy omawianych w Strzebielinie poruszyłam w jednym artykule, trzeba teraz żeby odpowiednie władze zechciały się nimi zainteresować.

Żeby jednak być sprawiedliwą, przytoczę na zakończenie kilka krytycznych uwag pod adresem szkoły, jakie padły w czasie wspólnej rozmowy uczniów z gośćmi w czasie inspekcji, a także kilka moich osobistych zarzutów pod adresem uczniów. Te pierwsze dotyczyły zbyt długich przerw między posiłkami w dni nie lotne (śniadanie o godz 7, obiad o 15), złego i niedostatecznego wyżywienia na początku turnusu (potem się poprawiło — sami to przyznali) i nieprzestrzegania wywieszonego jadłospisu, a potem jego brak. Ponadto zarzucono personelowi szkoły faworyzowanie młodzieży z terenu Gdańska, podając kilka przykładów jak: wytypowanie na szkolenie na „Żurawiu" wyłącznie Gdańszczan. To może dalekowzroczne, ale niezbyt taktowne posunięcie wywołało u „łatwozapalnej" młodzieży sporo niepotrzebnych kwasów i ożywionych „dyskusji".

Moje uwagi pod adresem przebywających na turnusach szkoleniowych — byłyby po prostu wołaniem o zachowanie czystości i porządku. W salach sypialnych, po których chodziłam, było skandalicznie brudno i niechlujnie. Porozwłóczone po kątach i łóżkach zmięte gazety, piasek i błoto na kocach (w czasie poobiedniego odpoczynku nie chciało się zdjąć butów), nie zasłane posłania — bardzo źle świadczą o kulturze i wychowaniu mieszkańców. Latać, nawet dobrze, to jeszcze nie wszystko — warto sobie to zapamiętać.

Wyjechałam ze Strzebielina pociągiem, bo sypiący cały dzień śnieg i snujące się nisko gęste opary nie wróżyły szybkiej możliwości odlotu. Byłam z tego początkowo zadowolona. Moje gorące życzenie z pierwszego dnia lotu spełniło się co do joty. Jechałam zatłoczonym po brzegi pociągiem, było ciepło, było duszno, nic nie warczało, znikąd nie dęło. Po 5 godzinach takiej podróży pomyślałam sobie w duchu, że... może wolałabym jednak... samolotem!

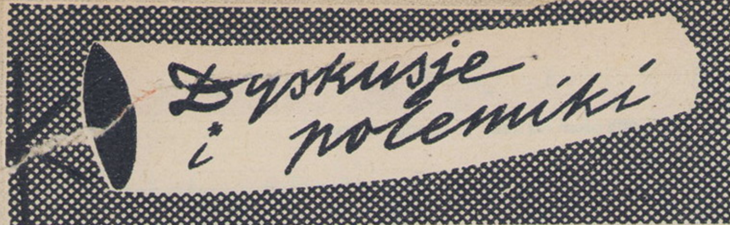
ANNA HOFFMANN

PRZYJEMNIE I POŻYTECZNIE SPĘDZISZ MIESIĄC WAKACJI

Rok szkolny w szkołach ogólnokształcących i zawodowych dobiega końca. Już niedługo młodzież rozjedzie się po całej Polsce na odpoczynek wakacyjny, aby nabrać nowych sił do dalszej nauki. Dla tych, którzy są miłośnikami i sympatykami lotnictwa i chcą szkolić się w tej dziedzinie sportu, Zarząd Główny Ligi Przyjaciół Żołnierza w porozumieniu z Ministerstwem Oświaty, CUSZ i ZG ZMP przeprowadzi w okresie wakacyjnym dwa jednomiesięczne obozy szkolenia lotniczego (szkoleniem tym objęci zostaną uczniowie z 9 i 10 klas szkół ogólnokształcących oraz 2 i 3 klas techników zawodowych). Kursy te przeprowadzone zostaną w różnych terminach i miejscowościach. Dla młodzieży ze szkół ogólnokształcących obóz lotniczy będzie zorganizowany na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego w terminie od 1 do 26 lipca br. Uczniowie szkół zawodowych będą przebywali na obozie przeprowadzonym na lotnisku Aeroklubu Olsztyńskiego od 1 do 29 sierpnia br. Chętni do udziału w lotniczych obozach szkoleniowych powinni zgłaszać się w dyrekcji swoich szkół.

Dla orientacji podajemy, że uczestnicy kursu mają zapewnione bezpłatne wyżywienie, opiekę lekarską oraz 33% zwrot kosztów podróży.

Wyjeżdżający na obóz powinni zabrać z sobą co najmniej dwa komplety bielizny osobistej, mocne buty (najlepiej skórzane z cholewką) oraz mydło, ręcznik i inne przybory niezbędne do utrzymania higieny osobistej. Poza tym każdy z nich powinien zaopatrzyć się w zeszyt, ołówek lub pióro do robienia notatek. Niezbędne jest również zezwolenie rodziców (lub opiekunów) na pobyt na obozie.



„WIELKA PRZYGODA“ ale... TYLKO OD KULIS

Drogi Towarzyszu Zientek!

Pozwólcie, że na Wasz artykuł zakończony wezwaniem do „Drogich towarzyszy wydawnictwa MON“ jeden z nich, niżej podpisany, odpowie w ich imieniu.

Można by tak na upartego powiedzieć, że artykuł Wasz w zasadzie poświęcony był polemice z recenzentami na temat Waszej książki „Wielka przygoda“. Wystarczyłoby jednak być trochę mniej upartym, aby dostrzec, że polemika z recenzentami to manewr pozorowany, głównym zaś celem uderzenia jest Wydawnictwo MON. Wybaczcie mi trochę zbyt wojskowe porównanie, ale sami rozumiecie — MON, terminologia itd.

W trakcie czytania Waszego artykułu usiłowałem wyobrazić sobie recenzję najbardziej odpowiadającą Waszym wymaganiom. Biorąc pod uwagę Wasze wnioski i sugestie, brzmiałaby ona w telegraficznym skrócie mniej więcej tak: „Książka Adama Zientka pod nietrafnym tytułem „Wielka Przygoda“, a pod znacznie lepszym „Wspomnienia szybownika“ — mogłaby być doskonałą lekturą dla młodzieży, gdyby nie Wydawnictwo. Wprawdzie wymagania Wydawnictwa nie były wygórowane, ale na szczęście autor natychmiast się zorientował i wymagania te znacznie zwiększył. W tym stanie rzeczy redakcji nie pozostało nic innego jak tylko zachwaszczać tekst, co nawet w niektórych wypadkach jej się udało. Nie udało się jej natomiast zastąpić nazwisk poszczególnych osób występujących w książce ich inicjałami. Wiadomości zza kulis podają, że gdyby nie czujność, zamiast nazwiska autora na okładce figurowałyby literki A. Z., co mogłoby nawet zmylić niektórych czytelników mających prawo przypuszczać, że książka zawiera wszystkie wiadomości od A do Z. Za to wszystko Wydawnictwo każe płacić aż zł 7,15, podczas gdy inne książki są tańsze“.

Towarzyszu Zientek! Nigdy bym powyższych słów nie napisał, gdyby nie to, że jak mi się wydaje, znam Wasze poczucie humoru. Tej tak cennej zalety nie chcielibyśmy odmówić i sobie i ona to właśnie pozwala nam na spokojne rozważenie Waszych zastrzeżeń wysuniętych pod adresem Wydawnictwa.

Macie żal do recenzentów, że żaden z nich nie miał obiekcji do tytułu przeforsowanego przez Wydawnictwo. Świadczyłoby to tylko o tym, że wszyscy, nie umawiając się uprzednio, uznali tytuł za właściwy mimo Waszych sugestii, a nawet nalegań typu: „a sami powiedzcie czy tytuł trafny, prawda, że nie trafny?“

To pierwsza sprawa. Następna: „obróbka stylistyczna“. Pozwolę sobie przytoczyć zdanie z Waszego artykułu: „skąd się wzięły w książce te (i inne) „okazy“ nie podnoszące chyba jej wartości? Brzmi to może paradoksalnie, niestety wszystkie one zrodziły się w trakcie tzw. obróbki językowej...“

Bądźmy ściśli! To już nie obróbka, a ... rozróbka. W tej chwili mam przed sobą maszynopis Waszej książki i przykro mi za Was, że tak właśnie oceniliście pracę stylisty przypisując mu przy okazji nawet oczywisty błąd drukarski. To, skromnie mówiąc, jest co najmniej nieładnie. W odbitkach szczotkowych przysłanych Wam do wglądu istniały już poprawki i każdą, nie zgodną z Waszą opinią, mogliście usunąć. Jeżeli to nie nastąpiło to znaczy, że solidaryzowaliście się ze stylistą. W pracy tego ostatniego dostrzegliście kilka, być może, uchybień ale wprawne Wasze oko nie zauważyło całej masy poprawek, które podniosły i to w dużym stopniu poziom tekstu.

Sprawa nazwisk: macie rację odpowiadając jednemu z recenzentów, że „rozszerzenie materiału informacyjnego ...mogłoby zaszkodzić „lekkostrawności“ tej lektury“. Myśmy też mieli te obawy. Obawialiśmy się zwłaszcza tego, że w pewnym momencie tekst przerodzi się w uprzejme ukłony w stronę tego lub owego pana (i), a inni panowie (nie) skłonni byli się obrazić, że ich nie wymieniono. Tak bywa — ludzie są ludźmi (co za odkrywcza myśl, nieprawdaż?) Chcieliśmy osłabić to wrażenie. To jedno. A druga sprawa w tej „niepojętej sprawie“ to zagadnienie „negatywnych i pozytywnych bohaterów“, co na owe zamierzchłe czasy nie było bez znaczenia. Prosiliśmy Was w tej sprawie do Warszawy. Przyjechaliście „na koszt Wydawnictwa“ (to bardzo ładnie, że wspominacie o tym). Dyskutowaliśmy z Wami, przekonaliście nas, więc po co pisać?

Z kolei tak zwana szata graficzna. Czy pamiętacie, towarzyszu Zientek, z jaką obawą pokazałem Wam odbitkę okładki? Podobała się Wam. A nam... nie. Ilości rysunków nie mogliśmy zwiększyć. Koszty! Koszty, które i tak zaciążyły na cenie. Jeśli już mowa o cenie, to porównanie Wasze z „Pamiętnikami Sztamma“ nie jest właściwe. Nie chcielibyśmy Wam odmawiać popularności, ale widzicie... Sztamm... A w związku z tym i nakład. Dom Książki nie bez targów przyjął „Wielką Przygodę“ w nakładzie 10 tys., a „Pamiętników“ wydrukowano 90 tys. egzemplarzy! Stąd i cena.

Wszystko to oczywiście nie znaczy, że Wydawnictwo w Waszych oczach przedstawione jest w najczarniejszych barwach. Bo oto zgodziło się ono i na zwiększenie objętości i na prolongatę terminu. Ale czy wiecie co to oznacza po przetłumaczeniu na język codziennej pracy instytucji wydawniczej? Oznacza to, że ci sami ludzie, którzy mieli pracować nad książką, musieli większą pracę wykonać w krótszym terminie. Jak myślicie, czy ma to pewien wpływ na opracowanie książki i czy w takim przypadku winien jest tylko redaktor?

Towarzyszu Zientek! Mamy z Wami w tej chwili umowę na „Wielką Przygodę — ciąg dalszy“. Dość trudna współpraca z Wami — nie ukrywamy tego — jak widzicie nie odstrasza nas. Wam, widać, też nie brakuje odwagi, skoro dajecie nam do rąk swoją nową książkę. Co więcej, uważamy za bardzo słuszne z Waszej strony zabranie głosu w tych sprawach. Wymiana poglądów, mamy nadzieję, tylko wzmocni naszą współpracę, tak, że przy wydawaniu „Wielkiej Przygody“ nie powstanie potrzeba zaglądania za kulisy, gdyż... po prostu nie będzie ich.

STANISŁAW BISKUPSKI

POSIEDZENIE RADY SAMOLOTOWEJ APRL

W DNIU 3 maja br. odbyło się w Warszawie kolejne posiedzenie Rady Samolotowej APRL. Tematem obrad Rady Samolotowej było: omówienie regulaminu Samolotowych Mistrzostw Polski na rok 1956, omówienie zagadnień związanych z organizacją całorocznych zawodów samolotowych, sprawy związane z postępem technicznym na odcinku lotnictwa sportowego, zapoznanie się z założeniami dotyczącymi przeprowadzenia i organizacji tegorocznego Święta Lotnictwa oraz ich przedyskutowanie.

Wokół wymienionych tematów wywiązała się żywa dyskusja, w której brali udział niemal wszyscy obecni na posiedzeniu członkowie Rady, przybyli prawie in corpore. Ze względu na ograniczone ramy informacji, pragnę podzielić się z czytelnikami „Skrzydlatej“, a w szczególności z pilotami samolotowymi zasadniczymi wnioskami i wynikami narady.

Projekt regulaminu Samolotowych Mistrzostw Polski na rok 1956, który został opracowany przez przewodniczącego Komisji Sportowej Rady Samolotowej prof. inż. Franciszka Janika i był uzupełniony w pewnych szczegółach przez komisje: sportową i wyszkoleniową, został bez poprawek przyjęty przez Radę. Projekt ten opublikowała do dyskusji wszystkich zainteresowanych „Skrzydlata Polska“.

Najwięcej „burzy“ wywołała sprawa organizacji i przeprowadzenia jeszcze w roku bieżącym całorocznych zawodów samolotowych. Dużym niedopatrzeniem było nie uwzględnienie w regulaminie współzawodnictwa międzyklubowego punktów premiowych za przeprowadzenie zawodów klubowych i międzyklubowych, przez co rodziły się obawy, że poszczególne aerokluby nie wykażą dostatecznego zainteresowania tym zagadnieniem. Faktem jest bowiem, że większość aeroklubów całą swą pracę koncentruje przede wszystkim w tym kierunku, by zdobyć możliwie jak najwięcej punktów w ramach współzawodnictwa międzyklubowego. Ponadto niezbyt imponujące cyfry odnośnie ilości pilotów treningowych w aeroklubach (mowa tu o pilotach posiadających II klasę wyszkolenia samolotowego) również budziły wątpliwości, czy wszystkie aerokluby są w stanie przeprowadzić zawody całoroczne.

Na marginesie należy dodać, że ani Rada Samolotowa ani też Pion Lotniczy ZG LPŻ nie mogą w roku bieżącym spowodować przydziału większej ilości godzin do wylatania na pilota treningowego, z uwagi na brak środków na ten cel, a w szczególności benzyny. Wzrost zatem kwalifikacji osobistych treningowców leży przede wszystkim w rękach samych aeroklubów i ich Rad, które w ramach globalnych środków przydzielonych na trening samolotowy (plus dodatkowo przyznane resursy) powinny mądrze i umiejętnie wykorzystywać wszystkie w tym kierunku możliwości. Skromne są to co prawda możliwości, ale są.

W rezultacie dyskusji Rada Samolotowa postanowiła wystąpić do ZG LPŻ o wprowadzenie poprawki do regulaminu współzawodnictwa międzyklubowego dotyczącej punktacji zawodów klubowych i międzyklubowych, powołując w tym celu spośród siebie komisję (Franciszek Janik, Tadeusz Szymański, Jerzy Leszek, Dyonizy Maciążek, Jerzy Figarski).

Sprawy związane z postępem technicznym referował przewodniczący komisji technicznej Rady, mgr inż. Jan Chyliński, główny inicjator i współtwórca założeń technicznych do budowy nowych pięciu typów samolotów dla potrzeb lotnictwa sportowego. Stworzenie własnej, rodzimej bazy samolotowej jest palącą potrzebą. Od posiadania koniecznej bazy samolotowej i własnego zaplecza (budowy silników, płatowców i osprzętu samolotowego) w poważnej mierze uzależniony jest wyczyn i sport samolotowy. Program postępu technicznego na najbliższe 5-lecie, poprzednio przedyskutowany w zainteresowanych komisjach Rady, został większością głosów przyjęty. Rada Samolotowa postanowiła przedłożyć wymieniony program Prezydium Zarządu Głównego LPŻ, celem spowodowania jego realizacji.

W sprawie organizacji i przeprowadzenia tegorocznego Święta Lotnictwa (referował członek Rady mjr Jerzy Leszek) Rada Samolotowa wypowiedziała się za możliwie jak najszerszym udziałem w święcie aeroklubów — w ramach w zasadzie zaproponowanych już przez ZG LPŻ, ZG ZMP i DWL, jako organów bezpośrednio zainteresowanych. W czasie dyskusji zwrócono uwagę na urządzenie pokazów (chociażby w skromnym zakresie jednego — dwóch samolotów plus skok propagandowy) w małych miejscowościach, pozbawionych przez długie lata nawet takich atrakcji. Ponieważ dyskusja wniosła szereg propozycji w zakresie propagandy i przeprowadzania samego Święta Lotnictwa, Rada powołała trzyosobową komisję (Marcin Monis, Jerzy Wiśniewski i Jerzy Leszek) celem przedstawienia wniosków Rady Zarządowi Głównemu LPŻ. Ponadto zwrócono uwagę na sprawy należytego zachowania bezpieczeństwa i dyscypliny lotów w ogóle, a w czasie trwania Święta Lotnictwa w szczególności.

W sprawach różnych — na czołowym miejscu znalazło się zagadnienie regulaminu Rad Aeroklubów, powiązanie tych rad z radami na szczeblu APRL i stworzenie większej więzi między pracą rad: Spadochronowej, Szybowcowej i Samolotowej, co powinno znaleźć wyraz w pracy Zarządu APRL. Uznano za konieczne opracowanie i wprowadzenie w życie jednakowego regulaminu pracy Rad Aeroklubów, którego brak odczuwa się przy właściwym usytuowaniu tychże rad przy aeroklubach.

JERZY ŚWIĄTEK

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z N-RU 12

Poziomo: dysza, lampa, salto, Busek, klucz, alarm, teka, lub, aktyw, Ufa, luks, oracz, kran, argon, kaleka, samolot, Na — wspak, nów, antaba, osłona, ironia, lot, trymer, zez, ter, pytony, nurek, AZS, Koma, FAI, anoda, mapa, Nakło, te, Li, Moka, karter, to — wspak, szlak, rangi, lot, notes, Komar, trasa.

Pionowo: dotyk, alasz, astma, obrus, sól, kabina, linka, matros, taran, koko, T. K. (Tad. Kwak), Wojnar, lewar, zawory, karat, aster, Ga, narty, komin, Kaczka, da, mol, lotka, tł, antena, biplan, Oka, epika, do, Zr, ee, Tu, nafta, skok, kuter, Mitin, era, log, Mińsk, Zn — wspak, start, la, Kanya, Ła.

NAGRODY OTRZYMUJĄ:

1) **Seweryn Antoniewicz** — Słupsk, 2) **Aleksander Cyganewicz** — Kraków, 3) **Józef Hupalski** — Gdynia, 4) **Halina Kosma** — Kielce, 5) **Anatol Krupa** — Radom, 6) **Jerzy Rapacki** — Łódź, 7) **Henryk Foniecki** — Wieliczka, 8) **Zygmunt Sawicki** — Warszawa, 9) **Jerzy Wójcicki** — Lublin, 10) **Stanisław Wojtaszek** — Zagórze.

POMAGAMY SOBIE WZAJEMNIE

Zbigniew Gronik — Chojnów, ul. K. Marksa 3, pow. Złotoryja woj. Wrocław. Chętnie odsprzedam niżej wymienione egzemplarze czasopism: „Skrzydła i Motor“ — **rok 1951:** 26, 18, 20, 22, 40, 41, 47; **rok 1952:** 6, 9—22, 24—27, 29, 30, 32, 33, 36—38, 43, 47, 48; **rok 1953:** 8, 10, 12. „Skrzydlata Polska“ — rok 1951: 11, **rok 1952:** 9; **rok 1953:** 9, 16, 17, 32; **rok 1954:** 3, 5, 10, 33.

Andrzej Macko — Wrocław, ul. Braci Gierymskich 43 — Biskupin. Jestem czytelnikiem „Skrzydlatej“. Chętnie odkupię od kogoś roczniki z lat: 1946, 1953 i 1954 oraz komplet „SiM-u“ z roku 1946.

Czesław Piotrowski — Krawcowizna, pta Sulejów, pow. Wołomin woj. Warszawa. Poszukuję brakujących egzemplarzy tygodnika „Skrzydlata Polska“ z roku 1955. Oto ich n-ry: 15, 18, 22, 24, 25, 26, 27, 29, 31, 42, 46, 49, 50 i 52.

Henryk Sozański — Plastów k/Warszawy, ul. Idzikowskiego 2 m. 9. Odstąpi materiały modelarskie na wykonanie gumówki (łącznie z balsą i papierem japońskim).

Krzysztof Gębicki — Kraków 10, ul. B. Prusa 31 m. 18. Poszukuje brakujących mu numerów „Skrzydlatej Polski“ i „SiM-u“; rok 1945, nr. od 1—8; rok 1951, nr. od 1—4. „Skrzydła i Motor“ rok 1946, nr. 4; rok 1950, nr. 50, 51, 52; rok 1951, nr. 12, 49, 50, 51, 52.

Jan Gut, wieś Meszna Szlachecka, pta Tuchów, pow. Tarnów, woj. Kraków. Do odstąpienia lub zamiany posiada następujące egzemplarze „Skrzydlatej Polski“: rok 1953, nr. 1, 3, 4, 9, od 11 do 28, 31 oraz od 34 do 39; rok 1954, nr. od 1 do 6, od 8 do 13, 18, 19, 21, 23, od 24 do 28, 30, 31, 33, od 35 do 42, od 44 do 52; rok 1955, nr. od 1 do 6, od 8 do 16, od 18 do 22, 24, 25, 26, 30, od 35 do 42 i od 44 do 52. Poszukuje nieoprawionych roczników „Skrzydlatej Polski“ z roku 1950 i 51 oraz „Skrzydła i Motor“ z roku 1952, a także 1 i 2 numeru „Skrzydlatej Polski“ z roku 1952.

„SKRZYDLATA POLSKA“ — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.
Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 40, ul. Długa 52, telefon 6-61-01.

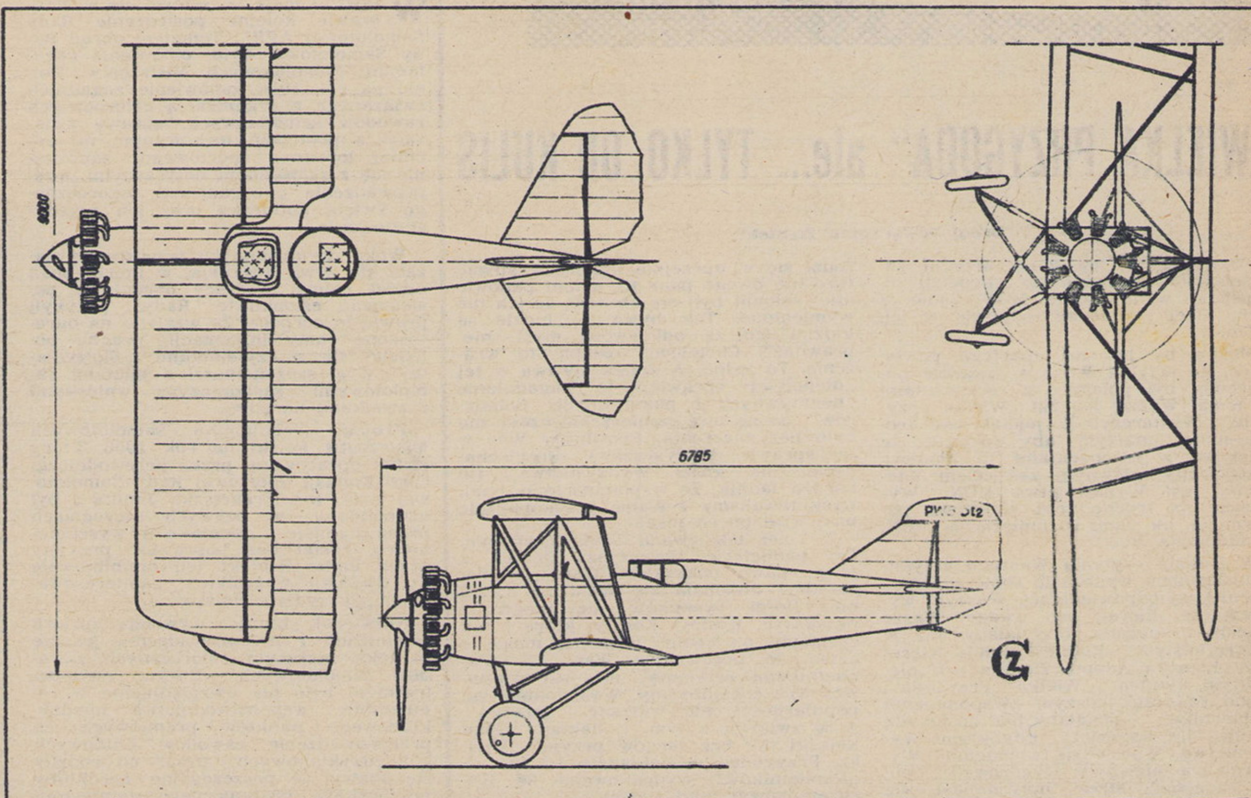
Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej“ na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch“, Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 2887/C B-7-25285

NUMER PODPISANO DO DRUKU 22 MAJA 1956 R.

PWS-5

Pierwsze próbne loty dwupłatowca łącznikowego inżynierów A. Grzędzielskiego i A. Bobka odbyły się 28 grudnia 1928 roku. Samolot ten nosił początkowo oznaczenie PWS-7. Rozpiętość płatów oraz ich zamocowanie było podobne jak w płatowcach inż. Bartla. Płaty konstrukcji drewnianej — pokryte płótnem. Lotki mogły być używane jako klapy przy lądowaniu. Płaty były składane do tyłu przez obrót dookoła okuć przy tylnych dźwigarach. Na dolnym prawym płacie była umieszczona prądnica. Kadłub konstrukcji drewnianej pokryty sklejką. Silnik gwiazdowy, dziewięciocylindrowy Wright „Whirlwind" o mocy 220 KM. Przód kadłuba do przegrody przeciwogniowej był pokryty — wraz z kołpakiem okrywającym piastę śmigła — blachą aluminiową. Stery i stateczniki — konstrukcji drewnianej, pokryte płótnem. Statecznik poziomy przestawiany na ziemi. Kabina obserwatora — oszklona. Amortyzacja podwozia olejowo-powietrzna. Płoza ogonowa ze sprężyn stalowych.



Rysunek PWS-5 opracowany przez Zdzisława Gryglickiego.

Dane techniczne samolotu: rozpiętość dolnego płata — 9,00 m, powierzchnia nośna — 25 m², długość całkowita — 6,875 m, wysokość — 2,9 m, powierzchnia usterzenia poziomego — 3,45 m², powierzchnia usterzenia pionowego — 1,2 m², ciężar własny — 787 kG, ciężar użyteczny — 393 kG.

Ponieważ samolot PWS-5 był próbowany w IBTL-u z nieodpowiednim śmigłem, uzyskano stosunkowo mierne wyniki. Osiągi: prędkość max. — 155 km/h, prędkość lądowania — 60 km/h. Cały płatowiec oprócz blach silnika i owiewek amortyzatorów malowany był na kolor zielonooliwkowy, z szachownicami na płatach i usterzeniu pionowym. Uzbrojenie — jeden k. m. obserwatora (na obrotnicy).

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY PLL „LOT" · 3 ·

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

FOKKER F-VIIa

JEDNOSILNIKOWY wolnonośny górnopłat konstrukcji mieszanej. Skrzydła niedzielone o obrysie trapezowym umocowane na kadłubie. Konstrukcja płata dwudźwigarowa kryta sklejką. Kadłub z rur spawanych, kryty częściowo blachą aluminiową i płótnem, mieścił wewnątrz kabinę pasażerską na 8 osób. Kabina dwóch członków załogi umieszczona była przed krawędzią natarcia. Usterzenie z rur stalowych kryte płótnem. Podwozie stałe, trójgoleniowe. Główne goleni amortyzowane, wsparte o przedni dźwigar skrzydła. Goleni boczne wsparte na dolnej podłużnicy kadłuba. Silnik rzędowy Lorraine—Dietrich o mocy 450 KM.

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość — 19,3 m, długość — 14,5 m, powierzchnia nośna — 58,5 m², prędkość max. — 190 km/h, prędkość przelotowa — 160 km/h, zasięg — 900 km.

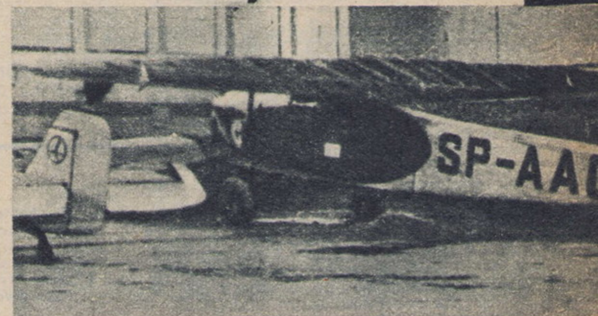
FOKKER F-VII b-3 M

KONSTRUKCJA identyczna jak w typie poprzednim, jedynie skrzydło nieco dłuższe. 3 silniki gwiazdowe Wright „Whirlwind", każdy o mocy 220 KM (produkcji krajowej). Goleni główne podwozia wsparte o gondole silników. Samolot zabierał 8 pasażerów i 2 członków załogi i był budowany w Polsce z licencji.

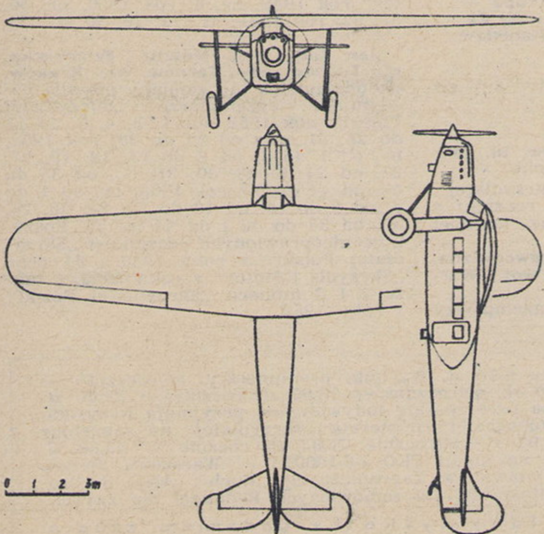
DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość — 21,7 m, długość — 14,5 m, powierzchnia nośna — 67,6 m², ciężar własny — 2 600 kG, ciężar w locie — 4 500 kG, prędkość max. — 185 km/h, prędkość przelotowa — 160 km/h, zasięg — 1 240 km.

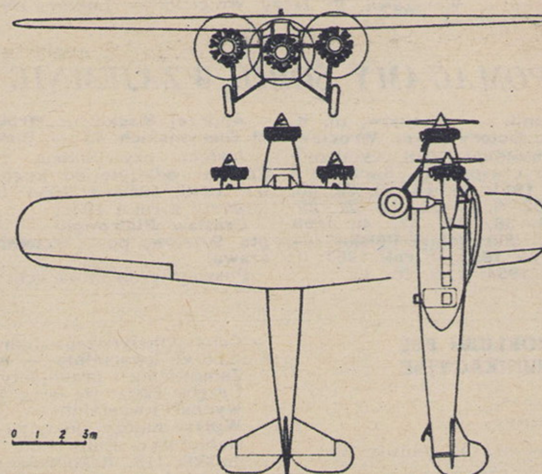
W latach następnych samolot został wyposażony w silnik Pratt-Whitney „Wasp Junior" o mocy 400 KM, przy czym prędkość przelotowa wzrosła do 170 km/h, ale zasięg zmalał do 1 000 km.



Samolot Fokker F-VII w hangarze „Lotu" (u góry). Poniżej trzysilnikowy samolot komunikacyjny Fokker F-VII b-3 M budowany również z licencji w Polsce.



Fokker F-VII a



Fokker F-VII b-3 M.

